BnF Gallica

Revue de géographie / dirigée par M. Ludovic Drapeyron

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

BnF Gallica

. Revue de géographie / dirigée par M. Ludovic Drapeyron. 1901-01-01.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :
- La réutilisation non commerciale de ces contenus ou dans le cadre d'une publication académique ou scientifique est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source des contenus telle que précisée ci-après : « Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France » ou « Source gallica.bnf.fr / BnF ».
- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service ou toute autre réutilisation des contenus générant directement des revenus : publication vendue (à l'exception des ouvrages académiques ou scientifiques), une exposition, une production audiovisuelle, un service ou un produit payant, un support à vocation promotionnelle etc.

CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

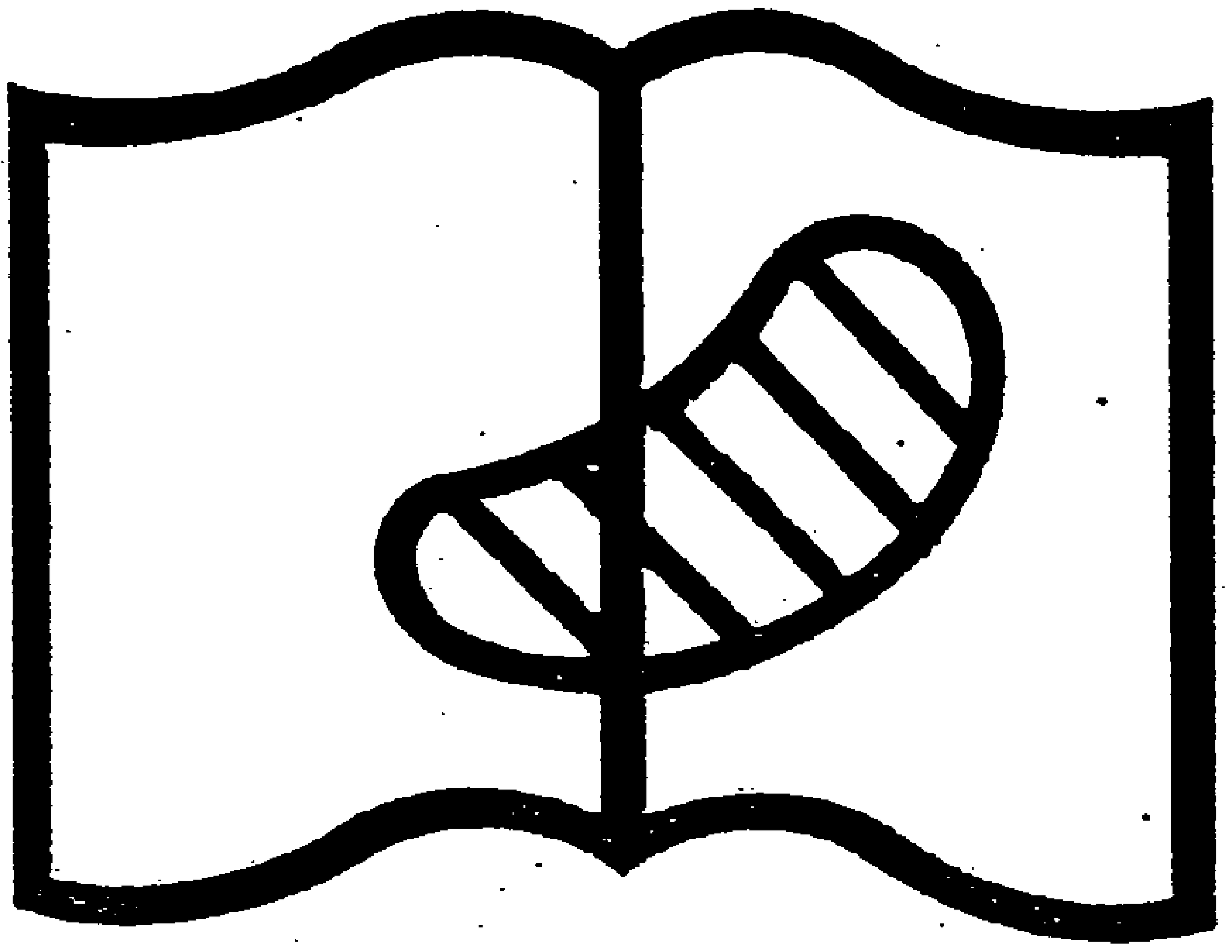
- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

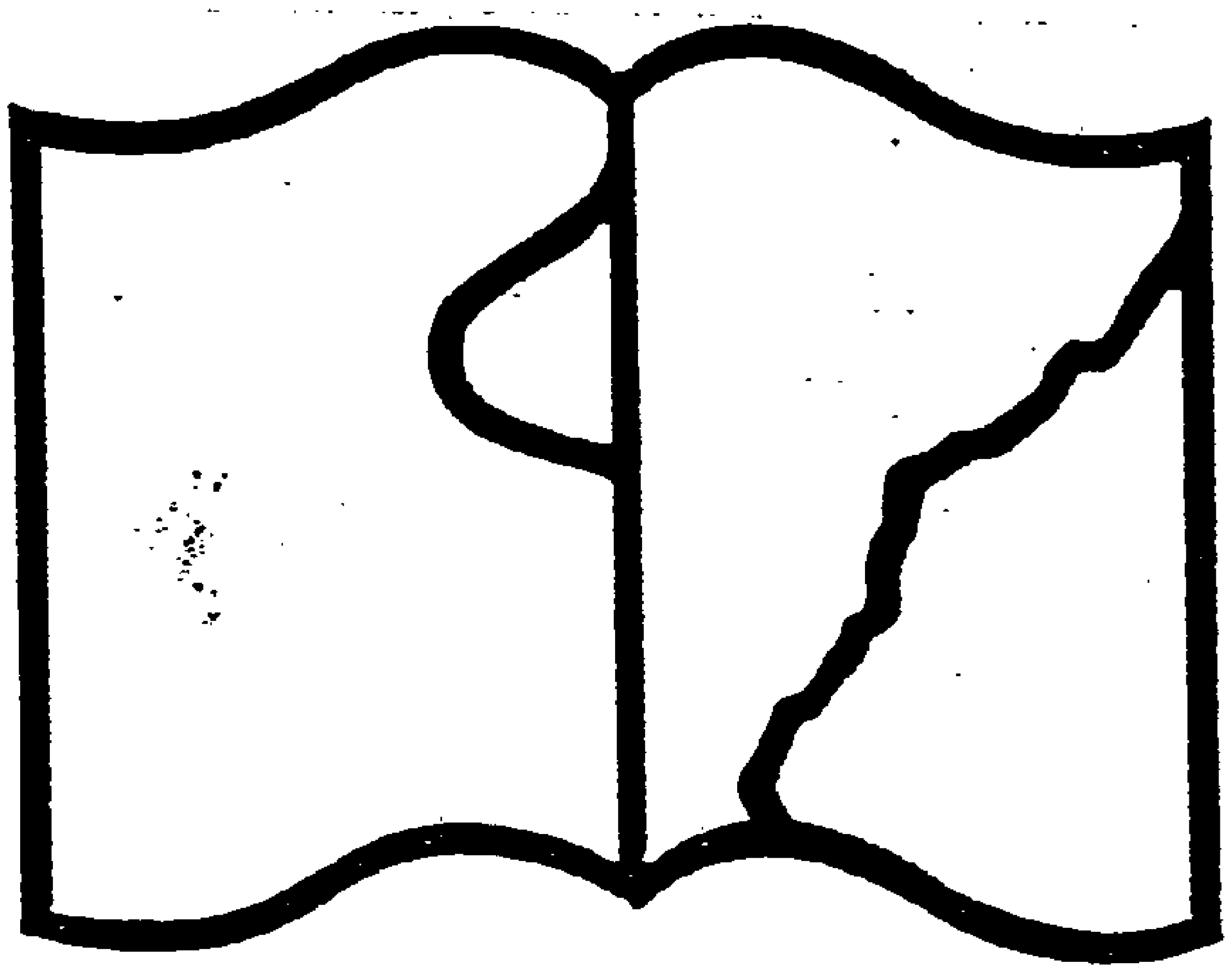
5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

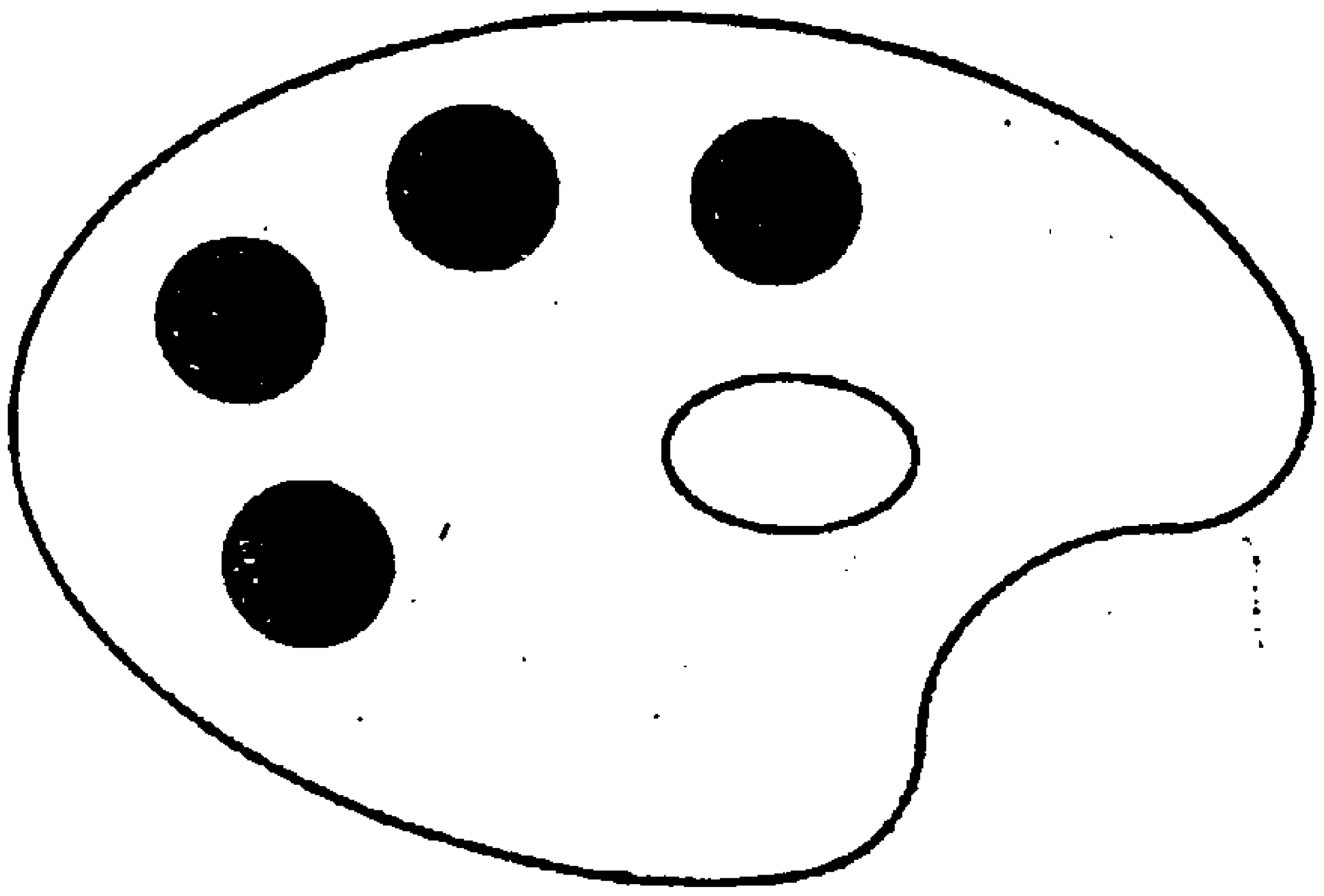
7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter
utilisation.commerciale@bnf.fr.



Original illisible
NF Z 43-120-10



Texte détérioré — reliure défectueuse
NF Z 43-120-11



Original en couleur
NF Z 43-120-8

"VALABLE POUR TOUT OU PARTIE DU DOCUMENT REPRODUIT".

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

1901

REVUE
DE
GÉOGRAPHIE

Fondée par LUDOVIC DRAPEYRON

EXPLORATION — COLONISATION
GÉOGRAPHIE SCIENTIFIQUE ET ÉCONOMIQUE

Médaille d'Or à l'Exposition universelle de Paris (1900)

VINGT-QUATRIÈME ANNÉE

TOME XLVIII

Janvier — Juin 1901

8133

PARIS
LIBRAIRIE CH. DELAGRAVE
15, RUE SOUFFLOT, 15

8° G 361

Droits de traduction et de reproduction réservés.

PRINCIPALES CARTES

PUBLIÉES PAR LA *REVUE DE GÉOGRAPHIE*

1877. **Livraison de septembre** : Le Japon, par L. Metchnikoff.
1878. **Livraison de juillet** : France météorologique, par M. E. Levasseur (de l'Institut).
— **Livraison d'août** : Trois cartes dressées par M. Ch. Périgot, donnant la Turquie : 1° au traité de Vasvar, lors de sa plus grande extension (1664) ; 2° au traité de San Stefano (mars 1878) ; 3° au traité de Berlin (juillet 1878).
— **Livraison de septembre** : Carte de la Turquie d'Asie et des provinces russes du Caucase, dressée par M. Ch. Périgot, d'après le traité de Berlin.
— **Livraison de novembre** : Carte de l'île de Chypre, dressée par M. Vuillemin.
— **Livraison de décembre** : Esquisses des Pyrénées, par M. E. Levasseur.
1879. **Livraison de janvier** : Carte de l'Afghanistan, d'après les documents les plus autorisés, avec la frontière scientifique, tracée par l'état-major anglais.
— **Livraison de février** : Carte de la région du haut Oxus, avec l'itinéraire du sultan Baber, dressée par M. C. de Ujfalvy.
— **Livraison d'avril** : Carte du Danube et de ses embranchements entre Braïla et la mer, d'après les travaux de la commission européenne du Danube.
— **Livraison de mai** : Carte indiquant la proportion des habitants de langue française dans les Etats-Unis et dans le Dominion, par M. L. Bertholon.
— **Livraison de juin** : Carte inédite de la côte nord-ouest de la mer du Japon, dressée par le commandant de l'expédition, M. L. Bolchef.
— **Livraison d'août** : Carte du territoire des Kroumirs, d'après les reconnaissances faites en 1865 par M. J. Fanelly, chef du bureau arabe de la Calle, rectifiée en 1879 par M. Caillat, ancien ingénieur du bey de Tunis (dans le texte).
— **Livraison de septembre** : Carte de la province de Hué, par M. Dutreuil de Rhins.
— **Livraison d'octobre** : Cartes et plans pour l'enseignement de la topographie dans les lycées et collèges, par M. Hennequin (dans le texte).
— **Livraison de décembre** : Carte du voyage de M. A. Burdo au Niger et au Bénué.
1880. **Livraison de février** : Carte inédite du Mississipi, œuvre de l'explorateur Louis Joliet (1674), publiée par M. Gabriel Gravier.
— **Livraison de mars** : Carte du Pamir, d'après les explorations récentes des Russes et des Anglais, par M. Venukoff.
— **Livraison de mai** : Carte de l'océan Atlantique et des restes de l'Atlantide, dressée par M. P. Gaffarel.
— **Livraison d'août** : Carte générale du canal d'irrigation du Rhône, des roches de Condrieu à Béziers, par M. Aristide Dumont.
— **Livraison de septembre** : Carte inédite du Simplon, gravée par Hennequin père.
— **Livraison d'octobre** : Carte du Tong-King, exécutée à Haï-Phong, par M. Maget.
— **Livraison de novembre** : *Septemtrionalium partium nova tabula*, de C. Zeno.
1881. **Livraison de janvier** : Tracé des hauteurs du Simplon et du mont Blanc.
— **Livraison de février** : Plan de la propriété d'un propriétaire topographe.
— **Livraison d'avril** : Spécimen de la grande carte de la Grèce, par Rhigas (1797).
— **Livraison de mai** : Itinéraire à Timbouctou, par M. le Dr O. Lenz.
— **Livraison de juin** : Carte de la Tunisie, par M. E. Desbuissons.
— **Livraison de septembre** : Carte des hautes plaines de Transylvanie.
— **Livraison de novembre** : Les passages des Alpes (dans le texte).
1882. **Livraison de février** : Carte du pays entre la mer Caspienne et l'oasis des Turkmen Tekkés et projet de chemin de fer entre la Caspienne et l'Inde.
— **Livraison de mars** : Carte de l'isthme de Kra, par M. E. Desbuissons.
— **Livraison d'août** : Itinéraires de M. de Brazza dans l'Ogôoué, le Congo et le Niari.
— **Livraison de septembre** : Carte de l'Abkhasie (dans le texte).
— **Livraison d'octobre** : Itinéraire de l'expédition de Piassetzky en Chine (dans le texte).
— **Livraison de novembre** : Carte des îles Bissagos, par M. Antichan.
1883. **Livraison de février** : Les côtes de Meuse et les camps retranchés du nord-est.
— **Livraison de mars** : Le Soudan occidental (dans le texte), par M. J. Ancelle.
— **Livraison d'avril** : A combien de Paris en chemin de fer ? Carte des chemins de fer français, par M. le capitaine du génie E. Martin.
— **Livraison de juin** : Carte des limites du Tong-King et de la Chine au cap Paklung.
— **Livraison d'août** : Plan de la ville d'Hanoï, au 10 000e, par M. Ch. Labarthe, en 1882. — Carte du Soudan occidental (2e carte), par M. le capitaine J. Ancelle.
— **Livraison de septembre** : Carte du littoral tunisien, le Sahel, le pays de Sfax et l'ancienne mer intérieure du Triton, par M. le Dr Rouire. — Carte de la partie méridionale de la province littorale de la Sibérie, par M. Venukoff.
— **Livraison d'octobre** : Carte des environs d'Hanoï, dressée par M. Ch. Labarthe.
— **Livraison de novembre** : Carte de Madagascar, par Grossin, en 1731.
1884. **Livraison de janvier** : Croquis de la plaine de Milan, par M. Babouot.
— **Livraison de février** : Le pas de Calais à l'époque préhistorique (dans le texte).
— **Livraison de mars** : Le pays des Morins du VIIe au IXe siècle. La Flandre.
— **Livraison d'avril** : La Turkménie, par M. Venukoff.
— **Livraison de juin** : Croquis de l'Insulinde, par le prince Roland Bonaparte.

1884. **Livraison de juillet** : Carte physique de l'Algérie, par M. le commandant Niox.
— **Livraison d'août** : La baie du mont Saint-Michel (dans le texte).
— **Livraison de septembre** : Routes d'Hoï-How à Hong-Kong, par M. J. Dupuis.
— **Livraison d'octobre** : Coupes de la Sierra Nevada, par M. Moulle.
— **Livraison de novembre** : La grande Brière et le Marais vendéen.
— **Livraison de décembre** : Les estuaires de la Charente et de la Seudre (id.).
1885. **Livraison de janvier** : Carte de l'oasis de Figuig, par Mme Leyinck.
— **Livraison de mars** : Carte pour servir à l'histoire des migrations des Hongrois.
— **Livraison d'avril** : La péninsule d'Arzeu et la plaine de Télamine, par A. du Mazet.
— **Livraison de mai** : Carte des découvertes des Néerlandais en Nouvelle-Guinée, par le prince R. Bonaparte. — La Baya, par M. Vidal-Lablache (dans le texte).
— **Livraison de juin** : Carte des territoires contestés afghans, par Paquier.
— **Livraison de juillet** : Carte du territoire hongrois.
— **Livraison de décembre** : Itinéraire d'Alcazar à Ouezzann, par M. de la Martinière.
1886. **Livraison de février** : Itinéraire de Ouezzann à Meknès.
— **Livraison de mars** : Carte des nationalités non hongroises de la Hongrie.
— **Livraison d'août** : Cartes des lacs de l'Asie centrale desséchés, par M. Venukoff.
— **Livraison d'octobre** : Szegszárd et ses environs (Hongrie).
1887. **Livraison de mars** et suiv. : l'Australasie britannique, par M. Levasseur.
— **Livraison de juillet** : Deux cartes relatives à la distribution de la température.
— **Livraison d'août** : Carte de la distribution de la chaleur, par M. J. Girard.
— **Livraison d'octobre** : La nouvelle frontière russo-afghane, par M. Venukoff.
1888. **Livraison de février** : Les îles Salomon, par M. H. Mager.
— **Livraison de mars** : Projet d'une ville et d'un port à Cabourg, par M. A. Piat.
— **Livraison de mai** : La baie de Diego Suarez, par M. le capitaine A. Nicolas.
— **Livraison de septembre** : Canal maritime de Manchester, par M. D. Bellet.
— **Livraison d'octobre** : Carte des voyages de M. A. Thouar.
1889. **Livraison d'août** : Nouvelle répartition départementale de la France.
— **Livraison de novembre** : Carte des environs d'Henchir Cherchara.
— **Livraison de décembre** : Carte des campagnes contre Jugurtha.
1890. **Livraison de janvier** et suiv. : Le défilé du Bas Danube, par M. A. de Gérando.
— **Livraison de mars** : Le Monomotapa, carte inédite du XVII^e siècle.
— **Livraison d'octobre** : Itinéraire dans la prov. de Hida (Japon), par G. Appert.
— **Livraison de novembre** : Les sources du Pandj et de l'Aksou, par G. Capus.
1891. **Livraison de mars** : Lacs de l'époque glaciaire aux États-Unis.
— **Livraison de mai** : Carte de la répartition des troupes russes, par M. P. Camena.
— **Livraison de juin** : Itinéraire de M. de Montmort, de Kimberley à Soshong.
— **Livraison de septembre** : La Rochelle et le bassin de la Pallice (dans le texte).
— **Livraison de novembre** : Voie romaine de Reims à Cologne (dans le texte).
— **Livraison de décembre** : Carte d'ensemble du fleuve Maroni par le cap. Ricour.
1892. **Livraisons d'avril et mai** : Bassins à Katavothras du Péloponèse.
— **Livraison d'avril** : Tracés relatifs au Tindoul de la Vayssière.
— **Livraison de novembre** : Plan de la grotte de Saint-Marcel d'Ardèche.
1893. **Livraison de mars** : Carte de la côte est du Groenland, par Irminger.
— **Livraison de septembre** : Carte du bassin du Zerafchane, par M. P. Gault.
— **Livraison de novembre** : Croquis de l'Exposition de Chicago, par G. N. Tricoche.
1894. **Livraison de juillet** : Six grandes cartes relatives au canal de jonction du Rhône à Marseille et à l'utilisation de l'Étang de Berre.
— **Livraison de septembre** : Carte inédite de l'Amérique, par le conte d'Alsinoys (XVI^e siècle).
1895. **Livraison de janvier** : Carte de l'Itasca à la source du Mississipi, par Brower.
— **Livraison d'avril** : La Floride (dans le texte), par G. N. Tricoche.
— **Livraison de mai** : Le canal de la Baltique à la mer du Nord, par D. Bellet.
1896. **Livraison de mai** : Le périple de Scylax, par le Dr Rouire.
— **Livraison de juin** : La rivière souterraine de Padirac, par M. E. A. Martel.
— **Livraison de juillet** : La Russie orientale et la Sibérie occidentale, par le baron de Baye.
— **Livraison de décembre** : Carte est de Madagascar, par M. Froidevaux.
1897. **Livraison de janvier** : Carte de la répartition des langues dans les Alpes.
— **Livraison de février** : Carte du cap Antifer.
— **Livraison d'août** : La Crimée (ancienne Tauride).
— **Livraison de novembre** : Carte hydrographique et météorologique d'une partie de l'Atlantique pour le mois de juin, par M. H. Harrisse.
1898. **Livraison de février** : Le lac Mégantic et environs (Canada).
— **Livraisons d'avril, mai et juin** : Le Klondyke (4 cartes).
— **Livraison de septembre** : Les Iles du Diable (Guyane), en 1763, carte inédite.
1899. **Livraison de juin** : La province de Constantine.
1900. **Livraisons de mars et d'avril** : Le Canada Central. Le Canada de l'Ouest.
— **Livraison de novembre** : Le Niger à Koakourou.
1901. **Livraison d'avril** : L'expansion européenne pendant le XIX^e siècle.
— **Livraison de mai** : Afrique occidentale française.

Librairie CH. DELAGRAVE, rue Soufflot, 15, Paris.

LA FRANCE ET SES COLONIES

PAR

M. E. LEVASSEUR

Membre de l'Institut, Professeur au Collège de France et au Conservatoire des Arts et Métiers.

GÉOGRAPHIE ET STATISTIQUE

NOUVELLE ÉDITION ENTIÈREMENT REFONDUE

Ouvrage auquel l'Académie des Sciences morales et politiques a décerné le prix de 10,000 francs, institué par Jean-Raynaud.

TOME I. — **Le sol.** — **Le climat.** — **L'histoire et la politique.** — **La population.** — **Le gouvernement central.** — Un très fort volume in-8, de XIV-556 pages, avec nombreuses figures, broché **8 50**

TOME II. — **L'agriculture.** — **L'industrie.** — **Le commerce et les instruments de communication et d'échange.** — **Paris.** — **Résumé général des provinces, des départements et des villes.** — Un très fort volume in-8, de 690 pages, avec nombreuses figures, broché **8 50**

TOME III. — **Les colonies.** — Un très fort volume in-8, de 500 pages, avec nombreuses figures, broché .... **7 »**

Les Cévennes

ET LA RÉGION DES CAUSSES

(LOZÈRE — AVEYRON — HÉRAULT — GARD — ARDÈCHE)

Par E.-A. MARTEL

AVEC 148 GRAVURES, 2 CARTES (DONT UNE EN COULEURS) ET 9 PLANS DE GROTTES ET D'AVENS

Ouvrage couronné par la **Société de Géographie de Paris** *et honoré d'une souscription de* **M. le Ministre de l'Instruction publique.**

Un magnifique volume in-8 colombier, broché. . . **4 fr. 75**
Relié toile, tranche dorée. . . . . **7 fr. 50**

Cet ouvrage décrit la curieuse région des Causses, les Gorges du Tarn et de ses affluents, de l'Hérault et de la Vis, les labyrinthes rocheux de Montpellier-le-Vieux, du Rajol, etc., les cascades souterraines de Bramabiau, la grotte de Dargilan.

Il est accompagné de 148 gravures, d'après des photographies prises sur place par l'auteur, et de 2 cartes, l'une des Cévennes et l'autre de Montpellier-le-Vieux, en couleurs.

SOUS PRESSE :

PADIRAC (Lot)

Par E.-A. MARTEL

1 vol. in-8 broché, accompagné de 35 gravures, dont un plan tiré en couleurs.

8900. — L.-Imprimeries réunies, B, rue Saint-Benoît, 7. — MOTTEROZ, directeur.

REVUE

DE

GÉOGRAPHIE

8° G 361

5900. — L.-Imprimeries réunies, B, rue Saint-Benoît, 7. — Motteroz, directeur.

REVUE

DE

GÉOGRAPHIE

Fondée par LUDOVIC DRAPEYRON

EXPLORATION — COLONISATION
GÉOGRAPHIE SCIENTIFIQUE ET ÉCONOMIQUE

Médaille d'Or à l'Exposition universelle de Paris (1900)

VINGT-QUATRIÈME ANNÉE

TOME XLVIII

Janvier — Juin 1901

PARIS
LIBRAIRIE CH. DELAGRAVE
15, RUE SOUFFLOT, 15

Droits de traduction et de reproduction réservés.

DU DIX-NEUVIÈME SIÈCLE AU VINGTIÈME SIÈCLE

BIBLIOTHÈQUE ... IMPRIMÉS

Hier finissait le XIX^e^ siècle; aujourd'hui commence le XX^e^ siècle, sans solution de continuité.

On peut dire sans crainte de se tromper qu'à la longue le XX^e^ siècle différera beaucoup du XIX^e^ dans son ensemble; il n'en est pas moins vrai qu'il aura été initié par lui à sa tâche pendant les trente années qui l'ont précédé.

L'Europe est en paix... en Europe. Depuis trente ans la guerre a reculé de notre extrême Occident, où elle sévissait, à l'extrême Orient d'où elle a fini par être exclue, provisoirement.

Lorsque le Danemark, l'Autriche et la France succombèrent sous les coups de la Prusse progressivement unie à l'Allemagne, on croyait à des revanches ou à des tentatives de revanches nécessaires et immédiates. La perte de l'Alsace-Lorraine, notamment, que venait de subir la France, semblait devoir entraîner des hostilités prolongées au cœur de l'Europe. C'était, pour ainsi dire, une seconde guerre de Trente ans qui s'annonçait. Or, ces trente années nous les avons vécues sans guerre : elles ont enseveli tous les grands acteurs de cette guerre de France, vainqueurs et vaincus. C'est à peine si deux ou trois alertes se sont produites, au fond peu sérieuses, et, à l'heure présente, l'*accalmie*, sinon la *paix*, est on ne peut plus parfaite.

Il est vrai que jamais le *Si vis pacem para bellum* n'a été si strictement appliqué. Il s'est étendu à celles des grandes puissances qui ne paraissaient pas menacées. Elles y ont pensé et y pensent encore tous les jours, même en rêve; elles y ont travaillé et y travaillent sans cesse. Elles se sont groupées en deux camps : la *Triple* alliance comprenant l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie, et la *Double* qui associe la France à la Russie : chacune possédant un nombre d'hommes à peu près équivalent, chacune ayant un caractère défensif, c'est-à-dire pacifique.

Jamais l'existence des petits États neutres n'avait été aussi assurée que dans cette période, les grands États les considérant comme une garantie de la paix. Aussi la Belgique, la Suisse, etc., ont prospéré à l'envi. Quant aux peuples *supprimés*, personne

non plus ne pouvait songer à les rappeler à la vie : il aurait fallu pour cela une ou plusieurs guerres. Ils sont donc restés supprimés. Et le calme du tombeau pour eux était tel qu'ils n'auraient pas osé eux-mêmes le troubler. Pas de nouvelle révolte de la Pologne, comme en 1863. De simples réclamations de la Finlande s'adressant à l'empereur de Russie, de simples réclamations de la Norvège s'adressant au roi de Suède. C'est l'Irlande qui a été le plus loin dans cette voie : elle a formulé et revendiqué l'*Home rule*, mais l'avènement durable d'un ministère tory a sauvé l'œuvre de Pitt : *United Kingdom.*

Reste la péninsule des Balkans dont la paix a été troublée plus d'une fois, mais cette paix a fini par être imposée par ceux-là mêmes qui la rompaient naguère. A la voix de la Russie, les peuples slaves de cette région ont recouvré la plénitude de leur être, avec leur antique agitation traditionnelle, et ce n'est qu'en s'y étudiant bien qu'on les a refrénés. La Grèce, qui avait, dans ces partages, acquis la Thessalie, s'est jetée avidement sur le Grand Turc et en a reçu une sévère leçon. Celui-ci n'en a pas moins abandonné Candie. Mais il a pu, aux portes de l'Europe, par le massacre impuni de tant de victimes arméniennes, braver l'Europe elle-même, dont le concert se réduisait à ce monosyllabe fatidique : *Paix.*

Sans doute bien des causes nouvelles concouraient à cette pacification universelle. Les esprits réfléchis s'effrayaient des hécatombes qu'entraînerait, au sein même de l'Europe, la première guerre européenne nouveau modèle. Aussi s'occupait-on à en éteindre soigneusement les feux épars. La diplomatie s'y employait en toute conscience : elle doublait pour ainsi dire la ligue de la paix. Tant d'expositions universelles n'avaient pas au fond d'autre but.

Malgré tout, il fallait un *dérivatif* qui pût agir *puissamment* et *universellement* sur les nations peu accessibles dans leur masse aux raisons des philosophes.

Or, le dérivatif se présenta en même temps que la guerre d'Orient dont il contribua certainement à amortir les coups (1877).

C'est à ce moment qu'entre en scène l'Angleterre, qui était restée impassible et neutre au milieu des gigantesques armements des puissances continentales, et dont tous les hommes d'État européens prédisaient la décadence et la prochaine déchéance. Or, il suffit d'une résolution énergique de lord Beaconsfield pour faire réfléchir la Russie. C'est comme puissance maritime et aux abords de

Constantinople qu'elle agit. S'entendant ensuite au Congrès avec l'Allemagne, qui redoutait une trop nombreuse clientèle de la Russie, elle changeait le traité de San Stephano en un traité de Berlin, plus mesuré. Elle mit elle-même la main *provisoirement* sur Chypre.

Elle profita du désarroi parlementaire de la France pour se saisir *provisoirement* de l'Égypte, cette position privilégiée entre toutes, qui mettait en pleine valeur sa puissance maritime, par le commandement du canal de Suez. Elle se rapprochait de l'Hindoustan, qui était enfin à ses portes, et justifiait le titre d'*Empress of India* que lord Beaconsfield avait fait prendre à la reine Victoria pour montrer qu'il était inséparable de sa domination.

C'est vers ce temps-là (1873-1877) que Cameron et Stanley accomplissaient leur traversée de l'Afrique méridionale. Le roi des Belges concevait la pensée de tendre une main amie aux nègres victimes de l'esclavage. Il finit par constituer le Congo indépendant dont les rapports avec le Congo français et le Congo portugais furent réglés par la Convention de Berlin (1885).

Un conflit, menaçant pour un tout prochain avenir, mit aux prises l'Angleterre[1] avec les Boers, ces Hollandais depuis longtemps établis dans l'Afrique du Sud, qui, abandonnant la région du Cap, étaient venus fonder plus au nord, pour échapper précisément aux Anglais, les deux valeureuses républiques de l'Orange et du Transvaal. Ces républiques furent supprimées, puis reconstituées, avec cette clause qui les enfermait chez elles, qu'elles ne pourraient traiter directement avec aucune puissance, comme tendait déjà à le leur imposer leur défaut de communication avec la mer. Les Portugais eurent beaucoup à souffrir, dans la région du Zambèse, de la formation de la Rhodésia.

L'Angleterre prenait de plus en plus les grandes initiatives dans toute l'Afrique. Elle conclut des accords avec l'Allemagne, l'Italie, la France[2], la Belgique, comme elle en concluait une si avantageuse avec le Portugal. Elle modifiait à peu près partout les limites que s'étaient posées isolément ces puissances. Elle devenait la grande distributrice des terres. Après avoir mis la main sur Zanzibar, elle nous autorisait enfin à conquérir Madagascar (1895).

1. L'Angleterre avait eu affaire aux Zoulous, qui lui infligèrent d'abord quelques pertes notables. Le prince Louis Napoléon, fils de Napoléon III, mourut en combattant pour elle (1879).

2. *Les territoires africains et les conventions franco-anglaises*, par E. Rouard de Card (1900).

Elle accordait la même attention à l'Asie où elle venait de rayer à son profit le royaume de Birmanie, qu'elle avait déjà plusieurs fois démembré. Le royaume de Siam agissait de connivence avec elle. Mais dès révoltes au nord de l'Inde la rendaient prudente à cet égard, et elle était heureuse d'en sortir et d'avoir obtenu des Russes de précieuses concessions.

Mais elle ne perdait pas un instant de vue l'Égypte, où ses faciles triomphes avaient été fortement tempérés par une grande humiliation qu'elle avait dû dévorer, la chute de Khartoum, la mort de Gordon et la perte qui s'en était suivie du Soudan égyptien. Au Congrès international géographique de Londres (1895), Slatin-Pacha l'éclaira sur la profonde décadence de la puissance du Mahdi. Et l'on vit en trois campagnes, sous la conduite de lord Kitchener, l'Égypte soudanienne renaître, peu d'années après le sauvetage d'Emin-Pacha, opéré par Stanley « à travers les ténèbres de l'Afrique ».

On le voit de reste : dans cette histoire coloniale contemporaine — qui avait pour ainsi dire supprimé en Europe l'histoire de l'Europe — l'Angleterre était restée constamment au premier rang, bien qu'ayant essuyé quelques échecs notables. Elle entraînait dans son orbite, hors d'Europe, l'Europe entière, soit par la grandeur de son initiative, soit par l'importance de ses possessions. D'ailleurs cette hégémonie mondiale lui était assurée sans conteste par la supériorité de son commerce et de sa marine.

Nulle puissance n'avait été plus empressée que l'Allemagne à prendre exemple sur l'Angleterre, — tout en la jalousant parfois [1], — et dont elle était voisine en Afrique. Elle avait eu à se féliciter de son accord concernant Zanzibar qui lui avait valu Helgoland et même de son traité de Delagoa, resté plus mystérieux. Quant à l'Italie, cette même alliance lui avait du moins permis de panser ses blessures de l'Erythrée.

La Russie avait poursuivi sa marche rapide vers l'Extrême-Orient sur les routes du Transcaspien et du Transsibérien, mettant, pour le présent, l'Inde à l'arrière-plan ; tout en conservant la précieuse clientèle de la Perse, elle convoitait la Mandchourie et la Corée et se trouvait en présence de la Chine et du Japon.

Les progrès coloniaux de la France n'étaient comparables qu'à

1. Le télégramme au président Krüger (janvier 1896), après le coup de main marqué de Jameson, s'explique ainsi suffisamment.

ceux de l'Angleterre et de la Russie. Après s'être essayée au Tonkin, au Congo, au Sénégal, le traité de Berlin lui donna pleine confiance, ayant acquis la conviction qu'elle ne serait pas attaquée en Europe. La Tunisie fut promptement occupée : elle nous donnait une situation singulièrement enviable sur la Méditerranée (1880). Alors eurent lieu ces belles séries d'explorations scientifiques et d'expéditions militaires, que nous ne pouvons rappeler ici faute de place. Au Congo, toutes nos entreprises se synthétisent dans le nom de Brazza. Au Sénégal et dans les pays circonvoisins, Ahmadou, Behanzin, Samory, Rabah, sont successivement abattus. Nous paraissons sur le Niger. Nous nous emparons de Tombouctou. Hourst parcourt le fleuve tout entier. Enfin, après la traversée mémorable du colonel Monteil jusqu'à Tripoli, après l'œuvre vraiment centralisatrice autour du Tchad de M. Emile Gentil, voici le persévérant Foureau qui accomplit définitivement, en venant d'Algérie, la jonction du Sahara et du Soudan, des trois portions de cet immense empire franco-africain, auquel s'est joint la grande île de Madagascar, où le général Gallieni poursuit son travail exemplaire.

C'est à la même époque (1883) que commença notre action continue au Tonkin, et que cette contrée, grâce à Ferry et à Courbet, nous resta. L'union indo-chinoise fut constituée sous l'autorité d'un gouverneur général.

En France, particulièrement, c'est par les *Revues de Géographie* et par les *Sociétés de Géographie*, par le zèle intelligent de professeurs et de volontaires convaincus, que ce beau mouvement a abouti ! Pas d'organisation d'état au début ! Le ministère des colonies n'a été constitué qu'en 1894 ! L'armée coloniale ne tiendra sur ses pieds qu'au cours de 1901 ! Notre marine est encore insuffisante pour le rôle colonial que nous jouons !

On remarquera que toutes les puissances européennes ou presque toutes — jusqu'au royaume de Belgique — ont été parfois — contrairement à leur constitution politique — projetées à l'extérieur et ont occupé des territoires incommensurablement plus grands qu'elles-mêmes. Et c'est de Bruxelles que, grâce à son roi, est parti intellectuellement et moralement tout ce grand mouvement africain ! C'est à Bruxelles que le cardinal Lavigerie, primat de Carthage, un glorieux Français, aidant, que l'esclavage africain a été résolument et officiellement combattu (1885, 1891). Un grand Congrès colonial (1897), a même suivi à Bruxelles une Exposition universelle.

Mais cette expansion coloniale ne s'est pas bornée à l'Europe. Rappelons que le Japon n'a fait la guerre à la Chine que dans un intérêt colonial : la Corée, tel était son objectif, mais par suite de l'entente de la Russie et de la France, elle a dû se contenter de l'archipel Liéou-Kiéou et de la grande île de Formose, tout en conservant ses visées mal dissimulées sur la Corée.

L'Amérique était occupée de *nettoyer* le sol américain des vestiges de domination étrangère, nous voulons dire européenne. Elle a failli faire la guerre à l'Angleterre par le contesté vénézuélien qui ne semble guère avoir tourné suivant ses désirs[1]. Mais le Brésil a obtenu gain de cause du côté de la France. Les phoques, des îles Prjbilow, revendiqués par les Etats-Unis, sont venus plaider contre l'Angleterre jusqu'à Paris. — Une dispute, plus grave encore, a été celle de l'or — *auri sacra fames* — entre la terre d'Alaska et la Colombie anglaise.

La guerre a éclaté entre les Etats-Unis et l'Espagne, et on sait qu'après ses désastres maritimes, celle-ci a dû abandonner Cuba, Puerto-Rico et les Philippines qui ont avec les îles Hawaï constitué, au profit des Etats-Unis, un grand empire colonial.

Les choses en étaient à ce point sur le globe, quand toute une série d'événements est venue brouiller les affaires extérieures de l'Europe et mettre le comble à la confusion.

Tout d'abord, c'est la déconvenue de la France au sujet du commandant Marchand. Fachoda ! il suffit de prononcer ce nom. La France qui s'attend à se voir déclarer la guerre, s'y prépare fébrilement. Elle n'a pas lieu cette guerre ! Mais le coup a été porté : *manet alte repostum* (1898).

Le tsar, notre allié, propose au Congrès de la Haye l'arbitrage pour concilier les différends entre puissances. Mais on n'y admet pas les Boers — je veux dire le Transvahal et l'Orange — signe de faiblesse manifeste envers l'Angleterre (1899).

L'Angleterre et les Républiques du Sud de l'Afrique ne peuvent s'entendre. C'est l'éternelle question des Uitlanders et des mines d'or de Johannesburg. MM. Krüger et Steijn, leurs présidents, déclarent la guerre et ne prononcent pas le mot d'arbitrage. Alors commence cette lutte héroïque des Boers contre les Anglais, plus nombreux comme soldats que ceux-là comme peuple, à laquelle

1. La question du percement du Nicaragua divise toujours l'Angleterre et les Etats-Unis. Voir les détails concernant les traités Clayton-Bulwer et Hay-Pauncefote.

il serait malséant de mesurer notre admiration, mais qui, étant donnés la force relative des États, l'obstination des Anglais, leur intérêt à sortir de cette lutte grandement victorieux, ne laissent guère d'espérance aux Boers, ces généreux fils de la Hollande et de l'Afrique.

De cette crise coloniale sans précédent (si on excepte celle qui donna naissance aux États-Unis), l'Angleterre sait tirer l'achèvement même de son empire. Son système fédéral se complète (l'Australie).

L'Australie et le Canada envoient au Transvaal leurs enfants combattre pour la métropole contre les Boërs. Les Irlandais de l'*Home-Rule* rivalisent avec elles de loyalisme.

Aujourd'hui, les hostilités durent encore; à lord Roberts a succédé lord Kitchener. C'est une terrible guerre de guerillas où éclate encore la valeur et la statégie boërs, mais son issue semble moins douteuse que jamais.

Le vénérable président Krüger s'est mis en route. Des profondeurs de l'Afrique, il est apparu en Europe. Embarqué sur un vaisseau hollandais, le *Gelderland*, il est venu débarquer sur le sol français. Il crie à tous les échos : *Arbitrage*. Les échos sont nombreux, et ils répondent : *Arbitrage*. Mais aucun chef d'État ne le répète... tout haut.

Le président Krüger comprend, hélas! ce que cela veut dire et il s'est expliqué franchement devant le Conseil municipal de Paris (27 novembre 1900).

« Le président espère que l'arbitrage sera le résultat final de vos acclamations, et s'il ne devait rester de vos accueils enthousiastes que l'écho d'un bruit, il serait peut-être plus affligé qu'il ne s'en réjouit maintenant. »

Paroles tristement prophétiques, car à peine étant parvenu à Cologne, en territoire allemand, — dans cette Cologne que nous connaissons déjà, — toujours accueilli par les mêmes acclamations, bien qu'articulées en une autre langue, le président Krüger reçut une invitation à ne pas poursuivre son voyage : l'Empereur ne pouvait le recevoir[1], message laconique dont le chancelier M. de Bulow a donné plus tard le commentaire au Reichstag. Quant au tsar, il était malade. Le président Krüger, après avoir admiré la

1. C'est que le président Krüger en était resté au fameux télégramme; il semblait oublier la convention concernant l'archipel Samoa, et la visite récente de l'empereur Guillaume II en Angleterre.

cathédrale en face de laquelle il avait élu domicile, dut rebrousser chemin, et trois ou quatre jours après il entrait tristement à la Haye, la capitale de l'arbitrage, et il avait la satisfaction presque immédiate d'être reçu par la jeune reine Wilhelmine : la réception de l'empereur Wilhelm aurait été pour lui plus précieuse dans ces circonstances critiques.

Certes, si l'Angleterre eût pu prévoir ce que lui ménageait — à elle et à toute l'Europe — la dernière année du XIX^e siècle, elle aurait tout au moins retardé son interminable guerre des Boërs.

L'affaire de Chine a tout obscurci (1900). Ici, ce n'est pas seulement l'Angleterre, ce sont toutes les puissances qui ont également péché par imprévoyance. Toutes procédaient au dépècement du Céleste Empire. L'exemple avait été donné par l'Allemagne, lorsqu'elle se fit céder, à titre de bail emphytéotique, Kiou-tchéou : admirablement choisi, il donna le branle aux ambitions européennes. La Russie, l'Angleterre, la France, eurent leur part dans le partage. L'Italie eut le regret de ne pouvoir les imiter.

Tel est le grief le plus récent de la Chine, celui qui l'a le plus indisposée contre l'Europe. Il faudrait en joindre beaucoup d'autres, mais celui-là a été vraiment déterminant. Bref, la faction des Boxers s'organisa dans le nord de l'empire entre Pékin et Tien-Tsin. Cette fois, toutes les puissances furent prises en flagrant délit, non de formation, mais d'absence. Nous n'avons pas à raconter les péripéties parfois poignantes que les Européens ont eues à traverser[1]. Le ministre d'Allemagne, le baron de Ketteler, fut assassiné. Pour ceux qui finirent par être sauvés, l'épreuve se prolongea deux mois (juin-août 1900). L'armée des Japonais, des Russes, des Anglais et des Français y mit fin (14 août). Mais l'Empereur et l'Impératrice s'étant réfugiés à Si-gnan-fou, une armée a dû être organisée : c'est le feld-maréchal allemand de Waldersee qui a en été nommé chef. La grande affaire pour la chrétienté, c'est maintenant d'arriver à émettre un avis, un et non pas plusieurs, et d'y persévérer. Il ne faudrait pas que notre autorité auprès de Tien-Tseu fût ruinée comme elle le fut auprès du sultan lors des massacres d'Arménie. Un autre danger, c'est d'avoir une ambition personnelle dans cette affaire, de chercher à se tromper les uns les autres : nous ne nous relèverions pas de cette faute, je dirais presque de ce crime[2].

1. Voir Marcel Monnier : *le Drame chinois* (1901).
2. On a remarqué les termes calculés du traité anglo-allemand du 16 octo-

Le tableau que nous esquissons des puissances au moment où brille pour la première fois le soleil du xx^{e} siècle n'est pas très séduisant.

De grandes déconvenues attendent peut-être ces puissances : c'est qu'elles ont importé hors d'Europe leurs rivalités européennes d'autrefois.

Habituées à convoiter sournoisement une ou deux provinces en Europe, elles se sont maintenant lancées à travers l'espace bride abattue : elles n'en ont pas moins fini par rencontrer ici la France ou l'Angleterre, là, la Russie ou l'Allemagne. Il en était de même en Chine : mais ce qui était oublié complètement, c'était la Chine, dont le réveil a pensé être terrible.

Mais nous débordons notre sujet : ce que nous avons voulu faire sentir, c'est le changement qui s'est opéré dans ces trente et surtout dans ces quinze dernières années. Si Gambetta, après un sommeil de dix-huit ans, revenait à la vie, il ne reconnaîtrait plus la France. Et quant à Bismarck, bien qu'il ait pactisé avec le nouvel ordre de choses dans les dernières années de son ministère, il aurait de la peine à retrouver cette Allemagne qu'il a pourtant façonnée.

C'est que, par-dessus les hommes d'État les plus personnels, ceux dont le siège est fait, il y a la science qui défait ou entame leur œuvre : la *science géographique*, qui renouvelle la politique ou du moins l'aspect général de la politique.

LUDOVIC DRAPEYRON.

bre 1900 : « Le gouvernement de Sa Majesté britannique et le gouvernement impérial allemand, désireux de maintenir leurs intérêts en Chine et leurs droits tels qu'ils existent, d'après les traités actuels, sont tombés d'accord pour observer les principes suivants au sujet de la politique nationale en Chine : 1° C'est un intérêt international, à la fois permanent et commun, que les ports sur les fleuves et le littoral chinois restent libres et ouverts au commerce et à toute autre forme légitime d'activité économique pour les nationaux de tous les pays sans distinction, et les deux gouvernements d'Angleterre et d'Allemagne s'engagent pour leur part à maintenir cette liberté sur tout le territoire chinois aussi loin qu'ils pensent exercer leur influence; 2° le gouvernement de Sa Majesté britannique et le gouvernement impérial allemand ne se serviront aucunement, pour leur part, des présentes complications en vue d'obtenir pour eux-mêmes des avantages territoriaux quelconques dans l'empire chinois, et ils dirigeront leur politique de façon à maintenir l'état territorial actuel en Chine; 3° au cas où un État quelconque se servirait des complications en Chine afin d'obtenir, sous quelque forme que ce soit, des avantages territoriaux, les deux parties contractantes se réservent d'en venir à un accord préalable relatif aux mesures éventuelles à prendre pour la protection de leurs propres intérêts en Chine; 4° les deux gouvernements communiqueront cet agrément aux autres puissances intéressées et spécialement à l'Autriche-Hongrie, à la France, à l'Italie, au Japon, à la Russie, aux États-Unis d'Amérique et les invitent à accepter les principes qui y sont inscrits.

UNE SOCIÉTÉ ALLEMANDE DE GÉOGRAPHIE

LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE COLOGNE

SON ORGANISATION

(1886-1900)

La Société de géographie de Cologne était encore, il y a quelques mois, connue d'un nombre très restreint de géographes. Nous ne la connaissions guère nous-même que de nom, lorsque, un mois à peine avant l'ouverture du Congrès international de géographie qui allait se tenir à Berlin (septembre 1899), nous reçûmes, ainsi que tous ceux de nos compatriotes inscrits à ce Congrès, la gracieuse invitation de nous arrêter à Cologne en nous rendant dans la capitale de l'Empire d'Allemagne. Une séance, disait la circulaire, aurait lieu en l'honneur des congressistes étrangers, et un banquet leur serait offert par la Société à l'issue de cette séance dans le même local. Ajoutons qu'en Allemagne même, elle avait borné son action à Cologne et aux environs; elle entretenait peu de rapports avec ses compatriotes transrhénans.

C'est en 1896 que son nom a figuré pour la première fois dans le compte rendu du Geographentag allemand, congrès national annuel des géographes, parce qu'il y a envoyé alors seulement un représentant attitré. La session se tenait à Iéna. Or, la Société de géographie de Cologne date des dernières années de l'empereur Guillaume Ier. Le fascicule du GEOGRAPHISCHES JAHRBUCH, qui a pour titre *Geographische Gesellschaften, Zeitschrifte, Kongresse und Austellungen*, et rédigé alors par M. H. Wichmann (1891), la fait naître en 1887, la 23e des sociétés allemandes de géographie; par contre, le même fascicule, rédigé par M. Georges Kollm, de Berlin (1896), fixe son apparition à 1884, tandis qu'elle-même, et on peut la croire en cette question, adopte une date intermédiaire, l'année 1886.

Elle s'est développée très lentement. La première des brochures lui attribuait 120 membres; la seconde ne lui en donne plus que

104. Lors de notre passage à Cologne, elle était même tombée au-dessous de 100 membres. Une crise toute récente, postérieure à l'écrit de M. Kollm, l'a, en effet, privée d'une partie de son effectif[1].

Quand on a sous les yeux les deux petits écrits, pleins de faits, dont les cadres ont été primitivement fixés par M. H. Wagner, on s'étonne d'ailleurs moins du petit nombre de sociétaires que compte la Société de géographie de Cologne.

Sur 23 associations de cette catégorie que possède l'Allemagne, ou qu'elle possédait avant le remaniement de M. Kollm, le tiers au moins sont aussi déshéritées sous ce rapport. Qu'on en juge :

SIÈGES DE SOCIÉTÉS.	EFFECTIFS DE 1891.	EFFECTIFS EN 1896.
1. Freiberg en Saxe	20	20
2. Darmstadt	30	30
3. Cassel	51	35
4. Aschersloben (Saxe prussienne)	55	67
5. Hanovre	65	64
6. Karlsruhe	75	»
7. Stettin	120	»
8. Lübeck	122	134

Il n'y aurait donc de sensiblement plus peuplées que les 13 sociétés de géographie dont les noms suivent :

SIÈGES DE SOCIÉTÉS.	EFFECTIFS DE 1891.	EFFECTIFS EN 1896.
9. Metz	222	254
10. Dresde	252	240
11. *Kœnigsberg*	261	186
12. *Münich*	265	260
13. Brême	274	215
14. *Greifswald*	280	517
15. Francfort-sur-le-Mein	332	331
16. Iéna	380	482
17. *Halle*	406	389
18. *Leipzig*	431	469
19. Hambourg	556	533
20. Stuttgart	612	726
21. Berlin	1069	909

1. Cf. *Notice sur la Société de Géographie de Paris* (1900). « La période troublée, comprise entre 1830 et 1851, fut peu favorable à l'essor de la Société... Déjà affaiblie, elle fut encore plus atteinte par la crise politique de 1848. Dans l'année 1851 le nombre de ses membres baissa jusqu'au chiffre de 101. » On sait qu'elle compte aujourd'hui plus de deux mille membres.

M. Kollm enregistre la fondation de la Société de géographie de Giessen en 1896; il lui reconnaît un effectif de 219 membres, ce qui la classe immédiatement à côté de celle de Metz. Mais on remarquera que, généralement, le nombre des membres des sociétés de géographie d'Allemagne semble avoir quelque peu décru. On s'en étonnera pour Berlin. Est-ce parce que M. Wichmann confondait sous une rubrique commune les membres effectifs et les membres correspondants et que, pour la première fois, M. Kollm les distingue? Il n'y a guère que Greifswald, Stuttgart et Iéna qui semblent avoir franchement augmenté leur effectif.

Au surplus, ce qui les différencie essentiellement, ce sont leurs revenus, dont nous nous ferons une idée en ajoutant au produit de la cotisation de leurs membres le chiffre des subventions qu'elles reçoivent.

	MARKS.	
1. Berlin	50,695	
2. Hambourg	18,450	
3. Stuttgart	7,948	
4. Francfort	5,890	
5. Leipzig	4,690	
6. Dresde	4,438	
7. Metz	4,100	
8. Lübeck	3,695	
9. Brême	3,225	
10. Iéna	3,060	
11. Münich	2,760	
12. Halle	2,410	
13. Greifswald	2,350	
14. Giessen	876	
15. Kœnigsberg	854	
16. *Cologne*	520	(1)
17. Hanovre	420	
18. Aschersloben	268	
19. Cassel	100	
20. *Darmstadt*	96	(2)
21. *Freiberg* en Saxe	»	(3)

M. Kollm constate les décès des sociétés de géographie de Karlsruhe et de Stettin[4]. Il les déplore; la disparition de la pre-

1. Nous rectifions plus loin ce chiffre.
2. Entretenue aux frais du gouvernement.
3. Pas de chiffre officiel.
4. *Geographisches Jahrbuch*, 1896, p. 404 : Zwei Gesellschaften haben ihre Auflö-

mière était pour lui tout à fait imprévue, car une brillante session du Geographentag avait été tenue en 1887 à Karlsruhe même sous son patronage; celle de la seconde laisse sans société de géographie toute la partie orientale[1]. L'auteur oublie Kœnigsberg.

Il a retranché aussi de sa liste comme n'ayant pas un caractère scientifique suffisant: le *Centralverein für Handelsgeographie* (Berlin), qui compte 3,000 membres et de nombreuses sections, tant en Allemagne qu'à l'étranger; il pourrait être justement critiqué en procédant ainsi.

On remarquera que nous avons adopté dans notre tableau un tout autre ordre pour l'énumération des sociétés de géographie allemandes que MM. Wagner, Wichmann et Kollm; nous les avons données par nombre croissant de membres. Cette classification convenait mieux à notre travail. Nous avons souligné les noms des villes, sièges d'universités, où il existe une société de géographie.

Cologne, on le sait, ne possède plus d'université, et c'est là, pour elle, une circonstance peu favorable comme chef-lieu de société de géographie scientifique.

L'Université fondée dans ses murs dès 1388, peu d'années après celles de Prague (1348) et de Vienne (1365), a disparu à la fin du XVIII[e] siècle. Lors de la réorganisation des Universités dans le royaume de Prusse, c'est Bonn, qui était devenue ville universitaire en 1786, qui fut préférée (1817).

Mais, d'autre part, Cologne est une ville très peuplée et qui s'est accrue extraordinairement dans les dernières années. Elle ne le cède comme nombre et comme activité qu'à Berlin, à Hambourg et à Breslau. Elle eût dû compter sur une vaste clientèle, et c'est ce qui a déterminé sûrement la fondation de la *Gesellschaft für Erdkunde* dans les années si florissantes de la fin du règne de Guillaume I[er], lorsque s'est déclarée cette expansion économique prodigieuse à laquelle nous assistons.

Mais elle trouva une rivale qui avait plus de séduction pour l'esprit éminemment pratique des habitants affairés de Cologne. Il s'agit ici de la *Deutsche Kolonialgesellschaft*.

« La *Deutsche Kolonialgesellschaft*, nous écrit une autorité en

sung vollzogen und auch davon direkt Anzeige gemacht: es sind leider die deutschen Gesellschaften in S. und M.

1. *Id.* Dies ist um so mehr zu bedauern als ohnehin die Zahl der geographischen Gesellschaften im Nordösten Deutschland gering ist und das badische Land nunmehr keine geographische Vereinung zählt.

ces matières, M. Georges Blondel, est la plus importante des sociétés qui se sont créées en Allemagne depuis que le nouvel Empire s'est lancé dans la politique coloniale. Elle cherche surtout, à la différence des autres sociétés, qui sont plutôt des sociétés de colonisation, à faire de la propagande, à agir sur l'opinion publique, à faire sentir aux Allemands l'importance de la colonisation pour l'avenir économique du pays[1]. Elle a depuis cinq ou six ans surtout fait de grands progrès. Elle compte actuellement près de 300 sections, et 30,000 adhérents (chiffres de 1899), son budget dépasse 100,000 marks. Elle emploie cet argent à organiser des conférences sur des sujets coloniaux; ses principaux centres d'activité sont Berlin, Hambourg, Leipzig, Dresde, Cologne, Karlsruhe, Hanovre, Magdebourg. Elle publie des brochures, et a pour organe une excellente revue hebdomadaire, la *Deutsche Kolonialzeitung*[2]. »

Toujours est-il que l'*Abteilung Köln der deutschen Kolonialgesellschaft* prit facilement racine dans la métropole rhénane.

Durant la période de rivalité déclarée, la lutte a été vraiment dommageable à la Société de géographie; car au lieu de voir progresser normalement son effectif et d'atteindre, ainsi qu'elle pouvait l'espérer sans ambition démesurée, le chiffre de Leipzig (469), ou tout au moins de Dresde (240), elle est tombée au-dessous de son point de départ. Avec une cotisation annuelle de 6 marks pour les sociétaires habitant Cologne et de 4 marks pour ceux du dehors, et 100 membres au maximum, ses ressources se réduisaient avec quelques menus dons, à une somme totale de 776 marks. Elle s'estimait heureuse de pouvoir louer pour chacune de ses dix séances annuelles, moyennant 10 marks par séance, la salle bleue du Casino civil, place des Augustins, au centre de la ville, et d'obtenir de la Bibliothèque publique un coin réservé, qu'elle espère voir s'agrandir, pour ses achats de cartes et de livres, au premier rang desquels on a inscrit les *Mitteilungen* de Petermann, la *Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik*, et la *Geographische Zeitschrift* de Hettner. Bref, elle n'avait pas d'installation personnelle et permanente. Elle avait à renouveler fréquemment son bureau, et la plupart des membres élus ne

1. Sa fondation remonte à 1887 : elle résulte de la fusion du *Deutscher Kolonialverein* (créé en 1882) et de la *Gesellschaft für deutsche Ansiedelung*.
2. Lettre de M. Georges Blondel à M. Ludovic Drapeyron, 8 avril 1900.

se représentaient pas à l'expiration de leur mandat. Au milieu de cette instabilité elle a dû se féliciter grandement d'avoir trouvé deux secrétaires, le Dr Cüppers et le Dr Blind, qui ont entrepris d'opérer son sauvetage. Le Dr Blind s'est plus particulièrement dévoué à la difficile et longue opération qui réclamera vraisemblablement plusieurs années d'efforts. Après les départs successifs de M. le Dr Klein, de M. le lieutenant-colonel Thomé, il a mis les mains sur un excellent président, M. l'oberbaurat Jungbecker, sous-directeur des chemins de fer. Il a rapproché les deux sociétés antagonistes et leur a fait tenir des séances communes dans le local choisi par lui. Les conférenciers, qui, à un certain moment, se faisaient rares, ont reparu, et c'est plus d'une fois la section coloniale qui a procuré à la Société de Géographie, et comme orateur et comme membre, un explorateur de mérite. C'est ainsi que nous avons eu le plaisir d'être harangués lors de notre banquet par un jeune et entreprenant voyageur qui revenait de l'Amérique du Sud[1]. Dans la même circonstance, nous avons lié connaissance avec un publiciste distingué, un Luxembourgeois, fixé à Cologne, qui avait fait peu de temps auparavant une intéressante tournée à la colonie de Cameroun : c'est comme membre de la section coloniale qu'il était venu[2].

J'ai déjà parlé ailleurs de cette séance et de ce banquet où la Société de Géographie de Cologne nous a reçus d'une façon si courtoise et si confraternelle. Nous avons eu, avant le repas, le discours si élevé du président Jungbecker et la conférence en français d'un géographe italien, M. Enrico d'Italo Frassi, qui nous a donné un avant-goût du Congrès de Berlin.

Cette union d'une séance très sérieuse et d'un repas, qui en est la suite, où l'on parle de ce qu'on vient d'entendre, et aussi des intérêts de la société, toujours dans le même local — on n'a eu qu'à passer de la salle bleue à la salle rouge — m'a paru une très heureuse innovation de M. le Dr Blind. Elle pourrait être recommandée à celles de nos sociétés qui offrent la séance et le dîner à des jours et dans des locaux différents : méthode antitopographique au premier chef, et qui fait perdre du temps, beaucoup de temps. Or, le temps, ici, c'est de la science. M. Blind, qui me semble avoir le génie de l'union, union des sociétés, union de la

1. M. Köppers-Loosen.
2. M. Müllendorf.

conférence qui ne doit pas excéder une demi-heure, et du repas qui lui succède à 8 h. 1/4, a fait aussi l'union de Cologne et de Bonn. Le prof. Dr Rein, qui enseigne la géographie à l'Université de Bonn, a mis sa science et son activité au service de la Société de géographie de Cologne; il est venu plusieurs fois faire des conférences très applaudies. Il a très volontiers accepté la mission de représenter ses collègues dans le comité international de Berlin. Il a pris rang parmi les membres d'honneur de la Société, au nombre desquels figurait déjà M. le baron de Richthofen, lui-même ancien professeur de l'Université de Bonn. En même temps, ce rang était également dévolu à M. le major Wissmann, un explorateur de marque; la Société contribuait au monument de Wolf (*Wolfdenkmal*), à Cameroun. Elle déléguait M. Küppers-Loosen au Congrès qui allait s'ouvrir. Elle était, on peut le dire, sauvée par les explorateurs, qui lui rendaient un rôle, une raison d'être, cet espace qui lui manquait. L'année précédente, invitée aux fêtes que célébrait la Société de géographie de Hambourg pour son vingt-cinquième anniversaire, elle avait été obligée de s'abstenir faute d'un représentant! Elle reprenait force et vigueur au contact des sociétés de géographie de Paris, de Lille, de Rouen, de Genève, de Londres, d'Edimbourg et de la Société de Topographie de France. Elle a tenu une séance le 5 janvier 1900 dans la salle rouge du Casino civil, une des ces séances annoncées par tous les journaux de Cologne, à commencer par la célèbre *Gazette*, — où j'étais moi-même appelé, — et dont les principaux organes géographiques de l'Allemagne ont rendu compte. On a entendu M. le Dr Hopmann, conseiller de santé (*Troppen Krankheiten*), et sous ce titre *Mitteilungen*, quelques-uns de ces rapports, courts, mais confiés à des hommes compétents « où doit être résumé d'une manière concise l'état actuel de nos connaissances de telle ou telle partie bien définie de la géographie ».

Nous avons été chargé par M. le prof. Dr Blind, le vaillant secrétaire de la Société de géographie de Cologne, de la mettre en rapports suivis avec nos sociétés françaises de géographie : nous ne pouvions le faire plus utilement que devant ces sociétés réunies en Congrès à Paris.

Nous avons l'honneur de vous présenter, à cet effet, trois brochures — la dernière reçue tout récemment — résumant les travaux de la Société de géographie de Cologne durant trois années,

sous ce titre : *Jahresbericht der Gesellschaft für Erdkunde zu Köln* (1896-1897, 1897-1898, 1898-1899).

On y trouve le *Bureau de la Société, les membres d'honneur, les membres effectifs,* divisés en habitants de Cologne et en habitants du dehors : parmi ceux de cette dernière catégorie, nous en trouvons un de Kalk, un de Trêves, un de Düsseldorf, un de Brühl, un d'Euskirchen, un d'Elsdorf, un de Mühlheim, un de Berlin et un de Constantinople; *les comptes de l'année précédente; le budget de l'année courante; l'action de la Société,* où nous avons précisé quelques-uns des détails donnés plus haut; *l'extension de la Société de géographie;* c'est là que nous la voyons entrer en relation (1897-1898) avec les sociétés similaires de Francfort, de Dresde, de Stuttgart (Société wurtembergeoise de géographie commerciale), avec la société d'Iéna (Société thuringienne de géographie) et échanger avec elles ses publications; avec la branche du Queensland de la Société royale de géographie d'Australasie, qui lui a adressé pour la première fois ses *Proceedings and Transactions* et avec la Société de géographie de Lima et son Bulletin.

Enfin, on trouve dans le même fascicule, le résumé fort bien fait des conférences qui ont eu lieu à la Société :

1° M. l'ingénieur des mines *Büttgenbach :* De l'extraction de l'or; où on le trouve;

2° M. l'ingénieur *Dorst :* Nouvelles des mers arctiques;

3° M. *Hans Langen :* Une ascension du Merapi (Java);

4° M. le Dr *Hahn* : Notices sur le sud de l'Amérique;

5° M. l'architecte *Stübben :* La Bosnie et l'Herzégovine sous le gouvernement de l'Autriche;

6° M. le Dr *Blind :* Géographie des chemins de fer;

7° M. le Dr *Cüppers* : Le développement de l'exploration du pôle sud et son développement actuel;

8° M. l'oberbaurat *Jungbecker :* Géographie de l'Orient;

9° M. le conseiller privé prof. Dr *Rein,* de Bonn : Le Niagara et le courant du Saint-Laurent;

10° L'expédition du *Pôle Nord* de Nansen;

11° M. le conseil général *Ernest von Hesse-Wartegg :* Chemins de commerce ou de trafic en Chine;

12° M. *Hans Leder* (Jauernig) : Un tour sur les hauts sommets du Caucase;

13° M. Karl *Harkort-Cronenberg :* Alaska;
14° M. le Dr F. *Ritter :* Du tatouage.
15° M. le Dr *Blind :* Le développement des voies commerciales;
16° M. le prof. Dr *Rein :* Transcaspie et Turkestan;
17° M. l'ingénieur *Dornst :* L'expédition en ballon vers le pôle, par Andrée;
18° M. l'oberbaurat *Jungbecker :* Le littoral méridional de la Méditerranée;
19° M. J. *Boecken-Nuevitas :* Cuba; le pays et les habitants;
20° M. l'oberbaurat *Jungbecker :* La Palestine et sa capitale, Jérusalem;
21° M. le Dr *Huth-Charlottenburg :* Voyage à l'Iénisséi;
22° M. le prof. Dr *Hahn :* La condition des femmes dans l'Hindoustan et en Birmanie;
23° M. *G. Küppers-Loosen :* Voyage en Bolivie et en Colombie;
24° M. l'ingénieur Dr *Dorst :* Les parages du Nil;
25° M. le Dr *Blind :* Nouvelles recherches sur les glaciers.

On voit combien variés sont les sujets et qu'ils sont de nature à plaire aux savants et aux commerçants et à les instruire.

LUDOVIC DRAPEYRON.

LA GÉORGIE A L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE PARIS

(1900)

DE LA FONDATION D'UNE CHAIRE DE GÉORGIEN A L'ÉCOLE DES LANGUES ORIENTALES VIVANTES[1]

La Géorgie, pour la première fois, a pris part à une Exposition française ; elle a eu sa place dans l'Exposition universelle de Paris de 1900. Ses propriétaires fonciers ont présenté aux millions de visiteurs de toutes les nations les échantillons de ses produits : richesses naturelles du pays, prémices de l'agriculture et même des spécimens du travail manuel de ses habitants. Mais, d'après le peu qu'elle a exposé, il est difficile à l'Européen de se faire une idée bien exacte des richesses que renferme ce beau pays, richesses qui attiraient dans les temps anciens l'attention sur lui.

La Géorgie était connue autrefois sous le nom de Colchide et d'Ibérie. Les écrivains classiques en font souvent mention.

Ce pays si favorisé de la nature s'étend au pied de la chaîne du Caucase, dans la partie du sud, entre la mer Noire et la mer Caspienne.

Les échantillons qu'il a présentés à Paris, comme le vin, le blé, la laine, les étoffes de laine et de soie, le manganèse, le cuivre, le fer, etc., prouvent que la Géorgie s'est mise sur la voie de l'industrie, qu'elle peut faire concurrence sur le marché universel avec ses productions, grâce à leur supériorité. Il est à regretter que le manque de connaissances nécessaires et surtout de capi-

1. M. Raphaël Isarloff, représentant des propriétaires géorgiens, attaché officiel au commissariat général de Russie à l'Exposition universelle de Paris de 1900, après avoir terminé sa mission, fait des démarches nécessaires pour que la langue géorgienne soit introduite parmi les autres langues orientales à l'Ecole des langues orientales vivantes.

Il nous transmet la lettre de son collègue le professeur d'histoire de l'Université de Moscou, Alex. Khakhanoff, sur l'importance de la création à Paris d'une chaire de la langue géorgienne.

taux ne lui permettent pas d'utiliser et de faire valoir entièrement cette abondance de biens que renferme la Géorgie dans les trois règnes de la nature.

La France, qui vient de faire connaissance avec ses richesses, lui tendra-t-elle la main? voudra-t-elle l'aider en lui facilitant les moyens d'attirer les forces matérielles et scientifiques pour exploiter les richesses naturelles de son sol et faire arriver son industrie au degré qui lui convient?

L'obstacle entre la Géorgie et l'Europe pour établir entre elles des rapports directs, se trouve dans les intermédiaires (commissionnaires) qui reçoivent, dans la vente des productions de la Géorgie hors de ses frontières, la part du lion.

Jusqu'à présent il n'y a pas en Europe un point où l'on puisse trouver des connaissances détaillées sur notre pays. Et cependant la Géorgie a son histoire. Ne s'est-elle pas montrée à l'époque des Assyriens et d'Alexandre le Macédonien? N'a-t-elle pas adopté le culte chrétien dès le IVe siècle?

Ce point ne peut-il être Paris? Placée sous l'égide de la Russie, sa puissante protectrice, ne peut-elle trouver chez les Français l'appui nécessaire pour se faire connaître entièrement? Les Français si généreux et les premiers dans la civilisation ne peuvent refuser de tendre la main à un peuple ami, bien méritant du reste : son histoire est là, et c'est la meilleure preuve.

A l'École des langues orientales vivantes, au rang des langues persane et arménienne, pourquoi la France ne fonderait-elle pas la chaire de l'histoire de la langue géorgienne?

Le représentant de cette chaire pourrait non seulement enseigner la langue d'une population de plus deux millions d'habitants, compréhensible pour d'autres races, mais il pourrait dans ses leçons être comme une source de connaissances géographiques, historiques, ethnographiques de la Géorgie, comme du Caucase entier dont il fut toujours et est encore la meilleure partie.

L'enseignement de la langue géorgienne amènerait forcément des rapports directs avec notre population; de là, certainement, une grande émulation pour diriger dans notre pays les connaissances techniques et amener les capitaux qui faciliteraient l'exploitation de richesses restées intactes.

D'un autre côté, la création de cette chaire attirerait bon nombre de Géorgiens à Paris dans le but d'acquérir l'instruction

européenne, et, par le moyen de ces hommes instruits, s'introduiraient de nouvelles lumières dans la vie du peuple géorgien qui, par le fait, est un peuple fortement établi depuis vingt-cinq siècles sur l'isthme du Caucase, entre l'Asie et l'Europe.

Outre que l'établissement de cette chaire à Paris serait pratique, elle serait d'un grand intérêt pour les sciences.

La langue géorgienne est toujours la langue dominante au Caucase.

Tous les écrits anciens qui datent même du v° siècle sont restés jusqu'à présent indéfinis pour les savants qui ne savent comment les classer dans les groupes de langues. La fondation de la chaire de la langue géorgienne contribuera beaucoup à résoudre cette question.

La littérature géorgienne se développa dès les temps anciens, sous l'influence de Byzance et de la Perse, et dans le XVI^e siècle, sous celle de la Russie et de l'Europe.

La Géorgie conserve cinq mille grands manuscrits qui n'ont pas été examinés. Ces trésors sont le résultat du rapprochement intellectuel de l'Orient et de l'Occident. On peut citer un poème romantique du XII^e siècle : « Peau de Léopard », de Roustavéli, chantre de la grand reine Thamar. Depuis longtemps il a attiré l'attention de l'étranger; il a été traduit en plusieurs langues d'Orient et d'Occident, en langue française, allemande, anglaise, russe, polonaise, etc.

Les poètes géorgiens se distinguent par leur indépendance dans leurs créations et excitent vivement la curiosité de certains connaisseurs.

Mais l'histoire même de la Géorgie présente plus d'intérêt. Son existence passée, remplie de martyrs se dévouant pour la religion chrétienne ; puis, plus tard l'envahissement des Huns, des Arabes, des Mongols, des Turcs, des Perses contre lesquels il lui fallut lutter, se défendant avec courage, et conservant, malgré tout, au milieu de ses épreuves, la foi chrétienne et sa civilisation. Elle est arrivée ainsi par sa gloire et sa valeur jusqu'au règne de Thamar, et de la nouvelle renaissance du XVIII^e siècle à celui du roi Iraclie II.

Pendant plusieurs siècles elle a peuplé une étendue commençant à l'Asie Mineure et finissant par le mont du Caucase. Les Français Lenormand et Huard reconnaissent les Ourardes comme

les ancêtres géorgiens, cela d'après les inscriptions découvertes par eux dans les environs de Vane. Les savants français Saint-Martin et Marie Brosset, membres de l'Académie russe, se sont occupés des Géorgiens. Ils ont traduit les annales du pays et ajouté leurs commentaires, montrant ainsi au monde entier la force continue de cette race et sa constance dans les cas les plus difficiles.

Le savant français Gatérias trouve une grande importance à l'étude de la langue géorgienne qui est comme la clef de toutes les autres langues de cette région. Le baron de Baye, envoyé par le ministère de l'Instruction publique de France, fait des recherches historiques et archéologiques. La France a donc déjà commencé à s'occuper de notre patrie, sous le rapport scientifique, du moins.

Mais ne prolongeons pas ce travail avec des noms de savants français, anglais, allemands, italiens, ou de voyageurs s'intéressant depuis longtemps déjà à la Géorgie, à ses richesses naturelles, et comme contrée renfermant, conservant, dirais-je mieux, l'ancienne civilisation chrétienne. Voilà des motifs, il me semble, tout trouvés pour faire plus, c'est-à-dire pour créer à Paris une chaire de la langue et de l'histoire de la Géorgie à l'École des langues orientales vivantes.

L'établissement de cette chaire, unique en Europe, sera digne de la politique large de la nation française qui fait tant pour l'union et la civilisation des peuples, puis elle fortifiera ainsi de plus en plus les liens qui unissent déjà votre belle nation à la nôtre, elles se connaîtront mieux et s'aimeront.

A. Khakhanof,
Professeur d'histoire à l'Université de Moscou.

MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE

La sentence arbitrale relative au Contesté franco-brésilien. — Les terrains aurifères de l'Alaska; le cap Nome. — Annexion de l'île Rurutu à la France.

I

Le sort du Contesté franco-brésilien vient d'être définitivement réglé. Une sentence arbitrale a été rendue le 1[er] décembre 1900 par le conseil fédéral suisse à qui, par un traité signé à Rio-Janeiro le 10 avril 1897, la France et le Brésil avaient soumis leur litige. Le verdict sans appel rendu sur ce point est loin de donner satisfaction aux revendications de la France. On peut dire que c'est tout le Contesté qui est attribué au Brésil. L'arbitre n'a pas jugé qu'il y eût place, dans ce différend dont l'origine remonte à plus de deux siècles, à une transaction pouvant quelque peu ménager l'amour-propre de la partie la moins favorisée; il s'en est tenu à une rigoureuse interprétation des traités, et n'a pas tenu compte des titres que pouvaient créer en faveur de nos compatriotes les longs efforts accomplis par eux dans ces régions.

Un coup d'œil jeté rapidement sur les précédents de cette question permettra de mieux apprécier la décision qui est intervenue.

Dès le XVI[e] siècle, les Français avaient fréquenté les côtes septentrionales de l'Amérique du Sud, et particulièrement les bouches de l'Amazone. En 1555, le fort de Brest avait été construit sur l'Amazone près de l'emplacement actuel de Macapa, et en 1594, un armateur de Dieppe, Riffault, étant venu trafiquer à l'île de Marañon. Henri IV concéda, en 1605, au comte de Soissons la vice-royauté de la région comprise entre l'Amazone et l'Orénoque, et, sous Louis XIII, Daniel de la Touche, sire de La Ravardière, fonda l'établissement de Saint-Louis de Marañon. Aussi, en 1614, le Brésilien Jeronimo de Alburquerque avait-il écrit à l'ambassadeur d'Espagne à Paris que la limite du Brésil doit être fixée à

« l'Amazone dont la berge septentrionale est francaise ». Néanmoins les Portugais réussirent, l'année suivante, à chasser les Français du delta amazonien.

Cependant des essais de colonisation par des compagnies de commerce avaient été tentés. Des négociants de Rouen avaient obtenu en 1633 le privilège du commerce et de la navigation dans les pays compris entre l'Orénoque et l'Amazone; ce privilège avait été renouvelé en 1638. Une nouvelle compagnie, formée aussi à Rouen en 1643 sous le nom de Compagnie du cap Nord, reçut des droits sur les mêmes territoires. Enfin la Compagnie de la France équinoxiale, fondée à Paris en 1651, avait aussi comme limite, au sud, l'Amazone.

La France n'avait jamais cessé, durant tout le XVII^e siècle, de faire valoir ses droits jusqu'à l'Amazone, et, en 1691, le marquis de Ferolles, gouverneur de Cayenne, informé que les Portugais avaient débarqué près de Mapa, avait écrit au général Antonio de Albuquerque, gouverneur du Para, pour lui signifier que l'Amazone servait de limite aux deux puissances, et que toute la rive septentrionale du fleuve appartenait à la France; pour donner plus de force à ses prétentions, il occupa, en 1696, la forteresse de Macapa, à l'entrée de l'Amazone. Il était même passé sur la rive droite lorsqu'intervinrent des arrangements avec le Portugal.

Un traité provisoire signé à Lisbonne le 4 mars 1700, tout en réservant les droits souverains de la France au nord du fleuve des Amazones et en faisant évacuer et démolir les fort construits par les Portugais dans cette région, stipulait que les sujets des deux États pourraient s'étendre dans les terres dites du cap Nord, entre la rivière d'Oyapock ou Vincent-Pinçon et le fleuve des Amazones, jusqu'à ce que le différend fût terminé définitivement au moyen de l'examen des titres invoqués par les deux parties.

L'année suivante, un traité d'alliance ayant été conclu le 18 juin entre la France et le Portugal pour soutenir les droits de Philippe de Bourbon à la couronne d'Espagne, les deux souverains convinrent de déclarer l'acte du 4 mars 1700 « définitif et perpétuel » (art. 6). Mais l'alliance entre ces deux puissances n'eut pas de durée, et le Portugal entra en 1703 dans une coalition contre Louis XIV. Dix ans plus tard le traité d'Utrecht (11 avril 1713) vint modifier le précédent accord.

Par ce traité, la limite entre les possessions des deux puissances

fut fixée à la rivière « Japoc » ou de Vincent-Pinçon (art. 8), et la propriété des terres appelées du cap Nord et situées entre ce cours d'eau et le fleuve des Amazones, fut définitivement attribuée à la couronne de Portugal. Malheureusement, la position exacte de cette rivière Japoc n'était pas fixée par le traité, car on n'avait aucune carte sérieuse de la contrée. Ce fut là l'origine de toutes les difficultés qui suivirent.

Sur les cartes anciennes, nous rencontrons constamment les mots de Yapoc, Oyapoco, Wiapoco, Weyraipoco, car toutes les rivières sont des Ojapock, mot qui signifie en guarani embouchure de rivière, mais aucune ne porte la mention de rivière de Vincent-Pinçon. Il était cependant naturel de supposer que l'embouchure de la rivière de ce nom devait être, entre le 1er et le 2e degré de latitude, dans la région du cap Nord où il existe une baie de Vincent-Pinçon.

La carte du pays des Amazones, de Guillaume de l'Isle, géographe de l'Académie royale des sciences, datée de 1703 et par conséquent antérieure au traité d'Utrecht, place la baie de Vincent-Pinçon près de la Terre ou Ile des Lapins et du cap Nord. Cette carte a inspiré toutes celles faites à cette époque et notamment celle de Nicolas Gueudeville, d'Amsterdam, que les négociateurs connaissaient, et dont ils se sont probablement servis. D'Anville, en 1729, a donné à la baie de Vincent-Pinçon une position identique. La rivière de Vincent-Pinçon devait se jeter dans la baie du même nom et être, par suite, le cours d'eau qui débouche dans l'Océan au sud du cap Nord, et que de l'Isle et Gueudeville appellent Arrewary (aujourd'hui nommé Araguary).

Mais, peu de temps après le traité d'Utrecht, les Portugais prétendirent que la rivière Japoc ou de Vincent-Pinçon n'était autre que la rivière Oyapock, qui se jette dans la mer près du cap d'Orange, c'est-à-dire entre le 4e et le 5e degré de latitude nord.

En 1723, on eut l'idée, pour éclaircir la question, de rechercher les bornes de marbre que Charles-Quint avait fait placer vers 1543 pour indiquer la limite entre les possessions espagnoles et les possessions françaises, et on les retrouva précisément par 1° 30′ lat. N., au bord de l'Araguary. Il n'est pas étonnant dès lors que l'on ait pu donner à cette rivière le nom de Vicente Pinzon qui avait accompagné Christophe Colomb dans sa première expédition et plus tard avait le premier touché l'Amérique du Sud.

Les Français se mirent donc à occuper les territoires situés en deçà de l'Araguary, mais les Portugais protestèrent. En 1736, un premier accord donna à la France le droit de s'étendre jusqu'au sud de l'île de Maraca. A la suite de cet arrangement, la France prit position dans cette région; en 1777, elle établit une mission sur la rive gauche de la Manaye, installa un poste sur la rivière de Carapaporis, et entretint des ingénieurs, pour garder les limites, à Maccari sur le Carapaporis. Ce fut cette rivière que l'on admit, en 1792, comme formant la démarcation.

Mais, deux ans après, les Portugais violèrent notre territoire, et dévastèrent le pays jusqu'à l'Oyapock. Le projet de traité du 10 août 1797, qui fixait la limite à la rivière Carsevenne, ne fut pas accepté par le Directoire.

En 1801, nous acquîmes une situation plus favorable. Le traité de Badajoz repoussait la ligne de séparation à la rivière Araguary, mais le premier consul rejeta cet arrangement. Il obtint plus encore par le traité de Madrid, le 29 septembre 1801. Les limites furent reportées sur le fleuve des Amazones lui-même, à la petite rivière de Parapanatuba, atteignant ainsi le point le plus méridional qui ait été fixé au cours de ces longues contestations.

Mais le traité d'Amiens, en 1802 (an X), corrigea celui de Madrid. Les limites des Guyanes française et portugaise furent fixées à la rivière d'Araguary « qui se jette dans l'Océan au-dessus du cap Nord, près de l'Isle-Neuve ». Sous ce nom d'Isle-Neuve, les cartes de l'époque désignaient les terres coupées de nombreux canaux qui s'étendent sur la côte au-dessous de l'île Maraca jusqu'à l'embouchure de l'Araguary. D'après le traité, la frontière devait suivre la rivière d'Araouari (Araguary) « depuis son embouchure la plus éloignée du cap Nord jusqu'à la source, et ensuite une ligne droite tirée de cette source jusqu'à Rio-Branco vers l'Ouest ».

En vertu du premier traité de Paris, le 30 mai 1814, la Guyane ne fut restituée à la France que dans le périmètre compris entre le Maroni et l'Oyapock. Le traité de Vienne, en 1815, stipula que la France et le Portugal auraient à procéder à la fixation définitive des limites au delà de l'Oyapock, conformément au sens précis de l'article 8 du traité d'Utrecht. Enfin, la convention du 28 août 1817, complétant le traité de 1815, fixa comme limite provisoire l'Oyapock du cap d'Orange, en ajoutant qu'une convention interviendrait pour le terrain contesté.

Rien n'était donc encore résolu et ces conventions n'avaient pas mis fin au litige. En 1836, nous installâmes un poste à Mapa; mais le Brésil nous ayant adressé des représentations diplomatiques, nous évacuâmes Mapa. A leur tour, les Brésiliens tentèrent d'y établir des fortifications; sur nos réclamations, ils se retirèrent en 1853.

Des pourparlers eurent lieu à cette époque; ils durèrent trois ans, mais demeurèrent sans résultat. Le Brésil offrait comme limite la rivière Carsevenne, mais la France voulait qu'elle fût fixée à la rivière Tartarougal, au sud de Maraca. Les Brésiliens s'installèrent sur les territoires qu'ils réclamaient, comme si le traité avait été signé, et la France resta dans l'inaction.

En fait, ce fut l'Oyapock qui devint la frontière, mais tout le territoire compris entre cette rivière et le Brésil fut à peu près abandonné à lui-même. Le pays n'eut pas d'administration régulière. Les habitants s'étaient constitués en six capitaineries; dans chacune d'elles, le capitaine était une sorte de chef élu par acclamation. Les richesses du sol n'étaient pas exploitées, bien qu'il y eût des forêts étendues et de riches prairies. La population, peu nombreuse, ne comprenait guère que quelques colons, des déserteurs de l'armée brésilienne et des Indiens à demi sauvages.

Les habitants avaient cependant tenté d'obtenir de la France l'envoi d'administrateurs, notamment au moment du voyage de Coudreau en 1883, mais on ne donna pas satisfaction à leurs demandes réitérées. C'est alors qu'en 1886, le voyageur français Jules Gros tenta de constituer la République indépendante de Counani; elle n'eut qu'une existence éphémère.

Vers 1890, la découverte de riches gisements aurifères sur divers points du Contesté ramena l'attention sur ce pays et y attira de nouveaux colons, ainsi que des aventuriers, venus tant du territoire français que du territoire brésilien. C'est en janvier 1894 que l'or fut découvert au Carsevenne.

Mais bientôt survint un nouvel incident. Des aventuriers brésiliens, ayant à leur tête un métis nommé Cabral, ancien chef insurrectionnel de l'État de Para, envahirent la région du Carsevenne et molestèrent nos colons. L'un d'eux fut même emmené comme prisonnier.

Le gouvernement français envoya alors l'aviso stationnaire le *Bengali* avec une compagnie d'infanterie de marine pour parer à

la situation; ce navire arriva à Mapa le 15 mai 1895. Le capitaine Lunier descendit à terre et, bien qu'il se fût avancé en parlementaire pour réclamer la liberté de notre compatriote, Cabral fit feu sur lui, et un violent combat s'engagea entre nos soldats et les Brésiliens. Le chef de bataillon E. Péroz, commandant les troupes de la Guyane, chargé de faire une enquête sur les événements, n'hésita pas à déclarer qu'une lourde responsabilité pesait sur le gouvernement du Brésil.

Cet événement regrettable décida notre diplomatie à insister auprès du Brésil pour obtenir une solution de nature à mettre fin à tous les conflits. Le différend avait pris un caractère encore plus aigu lorsque le Brésil se décida à accepter de soumettre le litige à l'arbitrage du gouvernement helvétique.

Le traité d'arbitrage du 10 avril 1897 précisait dans les termes suivants les prétentions des deux parties :

« Art. 1er. — La République française prétend que, conformément au sens précis de l'article 8 du traité d'Utrecht, la rivière Japoc ou Vincent-Pinçon est la rivière Araguary (Araouary) qui se jette dans l'Océan au sud du cap Nord et qui, par son thalweg, doit former la ligne frontière.

« La République des Etats-Unis du Brésil prétend que, conformément au sens précis de l'article 8 du traité d'Utrecht, le rio Japoc ou Vincent-Pinçon est l'Oyapock qui se jette dans l'Océan à l'ouest du cap d'Orange et qui, par son thalweg, doit former la ligne frontière.

« L'arbitre se prononcera définitivement sur les prétentions des deux parties, adoptant dans sa sentence qui sera obligatoire et sans appel l'une des deux rivières énoncées ou à son choix l'une de celles qui sont comprises entre elles.

« Art. 2. — La France prétend que la limite intérieure est la ligne qui, partant de la source principale du bras principal de l'Araguary, continue par l'ouest parallèlement à la rivière des Amazones jusqu'à la rencontre de la rive gauche du rio Branco et suit cette rive jusqu'à la rencontre du parallèle qui passe par le point extrême des montagnes de Acaray.

« La République des Etats-Unis du Brésil prétend que la limite intérieure dont une partie a été reconnue provisoirement par la convention du 28 août 1817, est sur le parallèle de 2° 24′ qui, par-

tant de l'Oyapock, va se terminer à la frontière de la Guyane hollandaise.

« L'arbitre résoudra définitivement quelle est la limite intérieure, adoptant dans sa sentence, qui sera obligatoire et sans appel, une des lignes revendiquées par les deux parties ou choisissant comme solution intermédiaire à partir de la source principale de la rivière adoptée comme étant le Japoc ou Vincent-Pinçon jusqu'à la frontière hollandaise, la ligne de partage des eaux du bassin des Amazones qui, dans cette région, est constituée dans sa presque totalité par la ligne de faîte des monts Tumuc-Humac. »

La sentence qui a été rendue à Berne établit comme frontières : l'Oyapock, ainsi que le demandait le Brésil, puis la ligne de partage des eaux sur les monts Tumuc-Humac, solution intermédiaire autorisée par le traité d'arbitrage.

Le tribunal a décidé en effet :

« 1° Que la rivière Japoc ou Vincent-Pinçon de l'article 8 du traité d'Utrecht est l'Oyapock qui débouche à l'ouest du cap d'Orange ainsi qu'il est établi par les documents que le Brésil a soumis au tribunal, et que le thalweg de cette rivière depuis son embouchure jusqu'à sa source constituera définitivement la première des lignes frontières entre le Brésil et la Guyane française;

« 2° Que l'autre ligne frontière, depuis la source de l'Oyapock jusqu'au point de rencontre avec le territoire hollandais, sera celle que l'article 2 du traité d'arbitrage indique comme solution intermédiaire, c'est-à-dire la ligne de partage des eaux sur les monts Tumuc-Humac formant la limite septentrionale du bassin de l'Amazone. »

Le vaste et riche territoire, qui aurait pu assurer à notre colonie de la Guyane un développement considérable, nous échappe donc presque en entier. L'arbitre ne nous attribue qu'une petite zone de 8,000 kilomètres carrés comprise entre le cours supérieur de l'Oyapock, une partie de la chaîne des Tumuc-Humac et la ligne du traité d'Utrecht passant par le parallèle 2° 24'.

Nous pouvions espérer, tout au moins, que l'arbitre, reprenant l'offre transactionnelle de la limite du Carsevenne que nous avait faite le Brésil, à deux reprises, en 1797 et en 1856, adopterait cette

solution intermédiaire. Il n'en a rien été; il a attribué en entier au Brésil la zone littorale litigieuse comprise entre l'Oyapock et l'Araguary, soit environ 60,000 kilomètres carrés. De plus, c'est aussi au Brésil que sont laissés les immenses territoires contestés qui dépendent du bassin de l'Amazone. Mais, quelque inattendue que soit une solution aussi défavorable, nous n'avons qu'à nous incliner; si nos intérêts dans le Contesté de la Guyane n'ont pas été défendus avec assez d'esprit de suite ni avec une énergie suffisante, il est trop tard pour le reprocher à ceux qui en ont eu la garde.

II

Toute la corne nord-ouest du continent américain, aussi bien dans l'Alaska que dans le Dominion, est, on le sait, une région aurifère incomparable. Le géologue canadien Dawson pense que dans le bassin du Yukon, où rivières et ruisseaux charrient partout de l'or, l'exploitation du quartz aurifère doit, avec une production variable, durer pendant de longs siècles. Le Klondike surtout, où Dawson-City s'est élevée, comme par enchantement, au printemps de 1897, a attiré des milliers de mineurs. D'après un rapport de M. Ogilvie, commissaire canadien, il est tel *Claim*, c'est-à-dire tel lot, de Miller's Creek qui peut donner en une année de 75,000 à 80,000 dollars. Le roc est encore loin d'être atteint et certains lots seront de nature à produire d'ici quelques années 20 millions de francs.

L'Alaska, qui est territoire dépendant des États-Unis, n'est pas moins favorisé que le sol canadien. La recherche des mines d'or n'y date aussi que de quelques années seulement. La presqu'île d'Alaska n'avait été visitée que par quelques expéditions scientifiques, dont fort peu avaient pénétré à l'intérieur du pays. Il faut citer cependant les voyages du lieutenant Zagoskin (1842-1844) dans le bassin du Yukon et de Mac-Murray qui construisit le fort Yukon au confluent de la rivière de ce nom et de la Porcupine, celui de la commission scientifique américaine qui, en 1865-1867, parcourut l'intérieur du territoire d'Alaska pour étudier le tracé d'une ligne télégraphique entre l'Europe et l'Amérique par la Sibérie, celui de Mac Grath et Turner (1889-1891) pour l'exploration de la frontière entre le Canada et l'Alaska. Ce sont maintenant les

chercheurs d'or qui se chargent de compléter l'exploration de ce pays. Ils se sont particulièrement portés dans ces dernières années vers la région la plus occidentale de l'Alaska que termine le cap du Prince-de-Galles, c'est-à-dire dans la péninsule Kaviak, entre la baie de Kotzebue et celle de Norton.

Cette péninsule représente une superficie d'environ 60,000 milles carrés. Elle renferme des chaînes de hautes montagnes, et les prospecteurs qui ont gravi les sommets des pics qui dominent le rivage rapportent que l'intérieur, aussi loin qu'ils ont pu l'apercevoir, est partagé entre des plaines étendues et des contrées montagneuses. On y voit quelques lacs et de larges rivières. L'absence totale de combustible rend très difficiles les explorations; les voyageurs doivent apporter avec eux de quoi faire du feu, au moins pour faire cuire leurs aliments. On ne trouve rien dans le pays pour nourrir des chevaux. C'est un vaste et stérile désert, sur lequel rien ne croît.

Ce fut en 1897 et en 1898 que quelques hommes entreprenants pénétrèrent au fond de la baie Golovin, au sud de la péninsule Kaviak. La présence de l'or y fut reconnue, en juin 1898, par six mineurs qui faisaient des recherches le long des rivières Fish et Reeukluk; ils fondèrent sur les bords de cette dernière, dans une région boisée, la ville de Council, qui n'eut au début que quelques huttes, et qui s'accrut avec une grande rapidité.

En août de la même année, on fit de nouvelles découvertes vers l'Anvil, affluent de la rivière Snake qui se jette dans la mer à peu de distance du cap Nome. Une nouvelle ville fut fondée à l'embouchure du Snake; ce fut Nome ou Anvil. Dès le mois d'août 1899, elle avait près de 4,000 habitants.

La ville de Nome est à environ 120 milles au nord-est de l'île Saint-Michaels et à 2,500 milles de Seattle, le grand port américain, situé au sud de Vancouver, dans la petite baie Elliott. Saint-Michaels est l'endroit où on laisse les paquebots pour prendre des steamers qui font le service de la rivière; c'est aussi le quartier militaire du département de l'Alaska. Le débarquement à Nome est difficile, parce que l'embouchure de la rivière Snake est embarrassée de récifs. Les claims en exploitation sont situés sur les divers ruisseaux tributaires de la rivière Snake : Anvil, Mountain, Boulder, Glacier, etc. Les emplacements les plus riches se trouvent sur les rives du Snow creek, affluent du Glacier creek, et sur celles de l'Anvil.

Le manque de bois oblige la plupart des mineurs à abandonner pendant l'hiver leurs claims et leurs campements, car dans cette saison, le thermomètre descend à 50 et 55 degrés au-dessous de zéro, et le bois coûte excessivement cher. On est obligé de faire venir de Saint-Michels le bois nécessaire pour construire les conduites nécessaires au lavage et les cabanes qui servent d'habitation.

Il n'est pas sans intérêt de signaler que trois Français, MM. Schneider, Porte et Vallois se sont rendus au cours de l'année 1900, dans ce pays inhospitalier, non pour y rechercher de l'or, mais pour tenter d'y créer des débouchés aux produits français; leur tentative est des plus louables et mérite d'être proposée en exemple à nos négociants. Ils ont fait part des résultats de leur première campagne à la Société de Géographie commerciale de Paris, et le journal l'*Illustration* a reproduit une photographie de leur comptoir et donné quelques détails sur leur installation au cap Nome.

Avec un stock important de marchandises, toutes de provenance française et appropriées aux besoins présumés de leur clientèle future, ils sont arrivés à Vancouver, point terminus du railway du Canadian Pacific. Il est à noter que les Américains, pour favoriser leurs compagnies de transport, défendent à tout navire portant pavillon étranger d'atterrir au cap Nome. En mai et juin arrivent à Seattle de 10 à 15,000 personnes à destination de Nome City; aussi les prix des places sur les bateaux sont-ils très élevés.

Devant l'une des îles Aléoutiennes, Unalaska, le navire qui portait nos compatriotes resta trois jours complètement bloqué par les glaces, avant de pouvoir trouver un passage libre; ce n'est en pareil cas qu'au fur et à mesure qu'un glaçon cède, que l'on peut avancer.

M. Schneider fait de la région du cap Nome une description peu séduisante: « Tout le long de la côte depuis l'embouchure de la rivière du Yukon, le pays, dit-il, est stérile, à l'exception toutefois des baies de Norton et de Golovin. Il n'y a aucun arbre pour égayer cette région désolée, aucun oiseau chanteur pour divertir le prospecteur, c'est-à-dire le chercheur de minerai; absolument rien que rochers et mousse arctique. Quelquefois cependant on trouve de petits arbustes sauvages, et c'est tout. L'eau des ruisseaux et des rivières est généralement dangereuse pour la santé, elle contient des matières végétales, décomposées, ainsi que des germes

d'épidémies... L'été est court, froid et humide, la pluie tombe des semaines sans arrêt. La mer de Behring est généralement gelée fin novembre et la navigation n'ouvre que dans le courant de juin. L'hiver y est très dur, les vents y sont violents, et la température descend quelquefois jusqu'à 65 degrés au-dessous de zéro. »

En juin 1900, au moment de l'arrivée de M. Schneider, Nome présentait l'aspect d'un vaste camp où trois à quatre cents tentes étaient dressées et quelques maisons en bois avaient été construites. Les denrées étaient d'un prix très élevé. Les emplacements bien situés avaient déjà acquis une valeur exorbitante. Jusqu'à ce que les Américains aient envoyé des forces de police, il n'y avait aucune sécurité dans la ville nouvelle, car les bandits y étaient nombreux. Nome, au point de vue minier, est dans la période embryonnaire, et déjà la plupart des mines qui y ont été exploitées ont donné de très brillants résultats. C'est une région d'un grand avenir.

III

La France a officiellement annexé, le 25 août 1900, la petite île de Rurutu sur laquelle elle exerçait seulement son protectorat depuis 1889. Cette île, ainsi que celle de Rimatara qui a été la même année soumise au protectorat français et qui n'est pas encore annexée, peut se rattacher au groupe des Tubuaï, qui est à 600 kilomètres au sud de Tahiti.

L'île de Rurutu est située par 22° 27′ de latitude Sud et 153° 47′ de longitude Ouest. Elle a des sommets qui atteignent 400 mètres de hauteur et elle est enserrée dans un récif de corail très rapproché de la côte. Elle a quatre villages et une population qui atteint à peine 400 habitants.

Mais s'ils sont peu nombreux, les habitants sont-ils au moins pleins d'initiative. Ils ont réussi par leur persévérance et leur intelligence pratique à atteindre une prospérité que ne connaissent pas les Tubuaï ni les îles Gambier, par exemple.

En 1889, le chiffre de leur mouvement commercial (y compris celui de Rimatara) s'élevait à 59,881 francs, dont 37,919 francs pour les importations à Papeete, chiffre considérable eu égard à celui de la population.

Gustave Regelsperger.

LE

DÉBUT DE L'IMPÉRIALISME BRITANNIQUE

Les études d'histoire coloniale comparée sont, depuis la publication du beau travail de M. Paul Leroy-Beaulieu sur *la Colonisation chez les peuples modernes*, tombées en France dans le plus complet discrédit. Seul, notre maître et ami M. Marcel Dubois, professeur de géographie coloniale à la Sorbonne, a voulu réagir contre ce discrédit en publiant, il y a quelques années, une excellente esquisse intitulée *Systèmes coloniaux et peuples colonisateurs*. Voici maintenant que le jury d'agrégation d'histoire entreprend à son tour d'orienter les futurs historiens vers ce vaste champ d'études; il en a fourni la preuve en mettant au programme du concours de 1900 l'examen du « développement colonial de la Hollande, de l'Angleterre et de la France ».

Négligées en France, les études d'histoire coloniale comparée sont au contraire en grand honneur en Allemagne; M. le Dr K. Anton, professeur à l'Université d'Iéna, les cultive avec un réel succès, et c'est également à elles que M. le Dr Alfred Zimmermann, secrétaire d'ambassade, détaché à la direction générale des colonies allemandes, consacre une partie des loisirs que lui laissent ses délicates fonctions officielles. Personne, en Allemagne, ne connaît mieux que lui à l'heure actuelle les questions relatives à la politique coloniale et commerciale, et les nombreux travaux qu'il a publiés sur le sujet font très justement autorité. Un des plus considérables et des plus estimés est sa grande histoire de la colonisation, dont les premiers volumes, relatifs aux colonies portugaises, espagnoles et anglaises, ont déjà paru[1]. Cet ouvrage de très longue haleine n'est malheureusement pas réputé en France comme il mériterait de l'être. Pour réagir contre une injuste indifférence, pour faire connaître et apprécier tout l'intérêt

1. *Die Europäischen Kolonien. Schilderung ihrer Entstehung, Entwickelung, Erfolge und Aussichten*, von Dr. Alfred Zimmermann, *die Kolonialpolitik Portugals und Spaniens*, 1896, 1 vol. in-8; *die Kolonialpolitik Grossbritanniens*, 2 vol. in-8, 1898 et 1899. Berlin, Mittler et Sohn. — *L'Histoire de la politique coloniale de la France* doit paraître dans le courant de l'année 1901.

que présente le livre du Dr Zimmermann, M. René Martinet a pris le meilleur moyen : il en a traduit un chapitre. Nous ne doutons pas qu'après avoir pris connaissance des pages consacrées par l'auteur au « Début de l'Impérialisme britannique »[1], les lecteurs de la *Revue de Géographie* ne remercient M. Martinet de la peine qu'il a prise, et ne souhaitent voir bientôt paraître une traduction complète du grand ouvrage de l'auteur allemand.

HENRI FROIDEVAUX.

La séparation des États-Unis, qui, jusqu'au siècle précédent, avaient constitué pour l'Angleterre la possession de beaucoup la plus considérable et la plus précieuse, fut le signal et annonça la chute de son ancienne politique coloniale. Après la conclusion de la paix de Paris, il lui restait encore, il est vrai, des colonies en Amérique, en Afrique et en Asie ; mais leur importance était loin de compenser cette perte. L'Inde, à cette époque, aux mains de la Compagnie, n'avait pas dans son éloignement la même valeur qu'aujourd'hui ; au Canada, seule une étroite bande de terrain le long du Saint-Laurent avait été colonisée par quelques milliers de blancs ; les quelques établissements de l'Afrique occidentale ne servaient qu'au commerce des esclaves. La possession la plus précieuse de l'Angleterre était aux Indes occidentales. Cependant elle était bien inférieure en importance aux possessions espagnoles, et elle égalait à peine les possessions françaises. — Cet état de choses décida le Parlement en 1783, sur la proposition de Burke, à supprimer la fonction de secrétaire d'État pour l'Amérique et le ministère des colonies. La direction extérieure des affaires d'outre-mer fut d'abord confiée au comité des plantations du Home-Office, puis à une commission du conseil privé ! — Mais le peuple n'était pas découragé par ces expériences. On voyait se développer d'une façon intense l'initiative et la poussée irrésistible vers la conquête de nouveaux territoires d'outre-mer. Tous les marins et commerçants aventureux, qui à cette époque avaient salué avec joie la déclaration de chaque guerre et vu avec regret les traités de paix, qui avaient fixé un but à leurs opérations de corsaires et à leur commerce de contrebande de guerre, n'attendaient qu'une nouvelle occasion pour planter de nouveau au loin le pavillon de la Grande-Bretagne.

L'occasion arriva : la France révolutionnaire en 1793 déclara la guerre aux Anglais, et fit mine de les contrecarrer aussi aux colonies. Cette guerre qui dura vingt ans, et qui s'engagea bientôt, comme chacun sait, dans les deux États coloniaux les plus puissants d'alors, l'Espagne et la Hollande, a fondé la puissance maritime et coloniale de l'Angleterre contemporaine. Grâce à la supériorité de sa politique, à son courage et à sa ténacité, elle sut déjouer sans cesse les efforts que faisait la France pour la dominer et soumettre enfin sous son pouvoir le domaine colonial de la France et de la Hollande.

1. Ces pages sont empruntées à l'introduction du tome II de *la Politique coloniale de la Grande-Bretagne* (p. 1-11).

Pendant cette longue guerre, au début de laquelle l'Angleterre plaça l'administration des colonies (1794) sous les ordres du ministère de la guerre, les luttes les plus exaspérées et les plus acharnées eurent lieu dans les Indes occidentales. La cause en est non seulement dans la situation géographique de ces colonies et dans la facilité d'y causer du dommage à l'ennemi, mais aussi dans le désir de tous les peuples coloniaux : ils voulaient acquérir le plus possible d'intérêt à la possession de ces territoires alors excessivement estimés par suite des gros bénéfices que produisait la culture de la canne à sucre.

Déjà avant la déclaration de la guerre, les royalistes de la Martinique avaient réclamé l'assistance de l'Angleterre et promis de lui remettre l'île; et à une expédition que Pitt le jeune envoya dans cette intention prirent part bon nombre d'émigrés français. La conquête des Antilles françaises parut très facile alors; et dès février 1793, des ordres en ce sens parvinrent à la flotte britannique en ces parages. Effectivement Tabago se rendit presque sans résistance (au milieu d'avril), mais une expédition qui débarqua à la Martinique au milieu de juin 1793, trouva les républicains si bien préparés que, sans risquer une attaque sérieuse, elle se rembarqua.

Cette expérience détermina les Anglais à donner à leur marine une telle puissance dans les Antilles qu'elle fût capable de briser toute résistance dans ces territoires. 4 grands vaisseaux de ligne, 9 frégates, une multitude de bâtiments de transport furent placés sous les ordres du vice-amiral sir John Jervis; on y embarqua environ 6,000 hommes.

Cette expédition (début de février 1794) attaqua la Martinique. Saint-Pierre succomba le 16 février. Les forts Bourbon et Royal, après avoir résisté quelques semaines, durent se rendre (fin de mars); l'île devint possession anglaise. Les Anglais n'avaient que 71 tués et 193 blessés. Au début d'avril ils réussirent à enlever Sainte-Lucie. Le 10 avril ils attaquèrent la Guadeloupe, et prirent l'île en l'espace de quelques jours. A cette époque, le chef-lieu de Saint-Domingue, colonie française, Port-au-Prince, ayant été pris par une expédition anglaise, toutes les possessions de la France aux Antilles se trouvaient aux mains des Anglais (milieu de 1794). Le courage que la perte de la meilleure partie de l'Amérique du Nord avait fort abattu fût ranimé; les colonies reprirent la première place dans l'intérêt public.

Plus difficile que la conquête fut la défense de ces nouvelles possessions. Il apparut que le climat rendait la majeure partie des troupes impropres au service. Les troupes mouraient en masse de la fièvre. Des 8 compagnies qui avaient été envoyées à Port-au-Prince, 100 hommes moururent entre la Guadeloupe et la Jamaïque; 150 environ durent être débarqués mourant à Port-Royal. Au cours de deux mois les Anglais perdirent à Port-au-Prince par la maladie 600 hommes et 40 officiers. Les renforts tardaient à venir de la métropole; aussi n'était-il pas possible de remplir les vides et de placer des garnisons suffisantes dans les différents ports.

A la faveur de ces circonstances, les Français, qui avaient au début de 1794 envoyé une flotte considérable aux Antilles, parvinrent à se rétablir solidement à la Guadeloupe et à reprendre l'île (début d'octobre). Les Anglais abandonnèrent plus de 300 royalistes, qui s'étaient mis dans leur parti, aux vainqueurs commandés par le général Victor Hugues. Les malheureux furent

impitoyablement exécutés. Vers la fin de 1794, les Anglais perdirent aussi Port-au-Prince, et leur expédition tout entière contre Saint-Domingue échoua par suite des dangers du climat et du pays sans chemins. A la Martinique et à Sainte-Lucie les Anglais n'étaient pas troublés; cependant leur domination était assez faible par suite du manque de troupes. Dans les montagnes de Sainte-Lucie vivaient de pillage des bandes de nègres rebelles; à la Martinique l'opinion publique était si dangereuse que le commandant anglais expulsa plusieurs centaines de personnes en prenant possession de l'île. Plus dangereux encore pour l'Angleterre était le mécontentement des populations dans plusieurs vieilles colonies, comme la Dominique, Saint-Vincent et la Grenade. Dans ces trois îles il y avait un parti français. A Saint-Vincent vivait en outre une population indigène nombreuse qui voyait dans les Anglais les spoliateurs de son territoire.

Victor Hugues sut tirer adroitement parti de cette situation. Il favorisa de toutes ses forces l'équipement de navires de course qui causaient un lourd dommage au commerce anglais. Il attaqua à son tour en février 1795 Sainte-Lucie. Avec l'aide des nègres révoltés, il conquit rapidement l'île à l'exception de deux points fortifiés où les Anglais tinrent quelques mois. Ils durent les évacuer en juin. A Saint-Vincent, les indigènes et les planteurs d'origine française se soulevèrent (mars 1795) et firent des ravages effrayants. Les milices anglaises leur firent essuyer, avec l'aide de quelques troupes régulières, plusieurs échecs; les rebelles, à qui arrivaient des renforts de Sainte-Lucie et de la Guadeloupe, se maintenaient cependant et menacèrent sérieusement en septembre Kingston, le chef-lieu de l'île. A la satisfaction des habitants arrivèrent d'Angleterre à la fin de septembre des troupes qui, sans délai, attaquèrent l'ennemi et lui inspirèrent une telle crainte qu'il se retira en toute hâte de Kingston, sans évacuer tout à fait l'île. De même à Grenade (mars 1795) avait éclaté un soulèvement des Français et des gens de couleur; il ne put être réprimé par les troupes anglaises épuisées par la mauvaise saison et la fièvre. Ainsi il y avait le même danger dans les attaques à la Martinique et à la Dominique, comme dans le soulèvement des nègres à la Jamaïque.

Quoique les entreprises de Victor Hugues n'eussent réussi qu'en partie, la situation de l'Angleterre prit cependant une tournure très grave à la fin de 1795. Au printemps elle avait anéanti une flotte française à Brest, et empêché ainsi une attaque contre ses côtes. En 1795, elle fut obligé de rappeler ses troupes de la Hollande et de l'Allemagne du Nord; et, pendant qu'éclatait sur ses vaisseaux une révolte dangereuse des matelots enrôlés de force et durement traités, elle se vit menacée par une attaque des trois marines de la France, de l'Espagne, de la Hollande réunies sous un même pouvoir. Mais avec le danger grandirent son courage et son initiative. Elle était fermement résolue à ne laisser à la France, sous aucune condition, l'héritage des colonies espagnoles et hollandaises. Insoucieuse de tous les obstacles, elle prit toutes les mesures pour entraver la formation de l'empire colonial de Napoléon. Déjà à l'automne de 1795, le Cap, colonie hollandaise, avait été occupé; et en même temps une flotte de plus de 200 navires équipés pour les Antilles, appareilla en novembre. Mais une tempête dans le détroit, qui éparpilla les navires et en fit sombrer quelques-uns, l'obligea à retourner; après plusieurs

essais de départ retardés par le mauvais temps, elle put, au printemps de 1796, envoyer des troupes destinées aux Antilles.

La première mesure du commandant en chef, général Abercromby, fut une attaque contre les possessions hollandaises dans l'Amérique du sud. Sans résistance se rendirent Démérara, Essequibo et Berbice (fin d'avril et début de mai 1796). Ne se sentant pas en force pour une expédition contre la Guadeloupe, les Anglais se tournèrent vers Sainte-Lucie, où les Français disposaient de 2,000 nègres. Après des combats acharnés l'île fut prise par les Anglais (fin de mai). C'est alors que sir Ralph Abercromby se vit obligé de rétablir l'ordre à Saint-Vincent et à Grenade où, depuis des mois, il y avait une lutte furieuse avec les Français. Grâce à la supériorité de ses forces, il réussit en peu de jours (au début de juin). Les indigènes qui avaient pris part à la révolte furent transportés avec leurs femmes et leurs enfants dans la petite île de Hattan dans la baie du Honduras, et leur pays fertile devint possession anglaise. Victor Hugues se contenta, vu la supériorité de l'ennemi, d'un coup de main à l'automne sur l'île d'Anguilla saus garnison. Au retour, les Anglais réussirent à lui détruire deux de ses navires. Les vaisseaux anglais remportèrent dans différentes rencontres la victoire; aussi les Français n'osèrent plus bouger et se bornèrent à défendre la Guadeloupe et Cayenne, leurs dernières colonies d'Amérique.

Après ses succès contre les Français, Abercromby alla conquérir les colonies espagnoles. En février 1797, il réussit après un court combat à mettre la main sur la Trinité, pendant que la flotte anglaise, commandée par sir John Jervis battait et détruisait au cap Saint-Vincent la plus grande partie de la marine espagnole.

En avril 1797, Porto-Rico fut attaqué et la ville de Saint-Jean assiégée. Cette entreprise échoua, comme l'attaque contre les Philippines, parce que les troupes britanniques étaient insuffisantes. En revanche les Anglais réussirent à repousser une attaque des Espagnols à Venezuela contre Essequibo et à déjouer un coup de main de Victor Hugues contre la Dominique. En outre, la flotte anglaise, malgré une nouvelle révolte de ses équipages en 1797, put anéantir à Camperdown la flotte néerlandaise et faire échouer le plan de débarquement de Napoléon. Ainsi le gouvernement anglais avait des motifs sérieux de se réjouir de ses succès.

Cependant, à Londres, on pensait que la domination anglaise sur mer et que la situation aux Antilles n'étaient pas assurées d'une façon suffisante. La grande mortalité des troupes blanches provoquait en particulier des réflexions désagréables. Pour remédier à ce fâcheux état de choses, le gouvernement anglais eut l'idée de former dans les Antilles cinq régiments de noirs mieux accoutumés au climat et dont l'entretien était moins coûteux. Cette idée rencontra une résistance opiniâtre aux Antilles. Selon les planteurs, armer les noirs esclaves, c'était amener le massacre des blancs et l'état de choses de Saint-Domingue. A la Barbade, à la Jamaïque, les assemblées législatives protestèrent énergiquement contre cette résolution; pour amener la métropole à renoncer à son idée, cette dernière colonie décida d'entretenir 2,000 hommes de troupes blanches à ses frais.

Les habitants de la Jamaïque s'opposèrent avec énergie à l'entrée des plan-

teurs français venus de Saint-Domingue avec 400 esclaves et au débarquement des troupes noires qui étaient tirées de cette île. Ils réussirent : l'Angleterre, renonçant à son idée, se contenta de l'entretien par les colonies de quelques régiments européens. L'affaire avait d'ailleurs, en 1798, perdu de son importance. Les Français et les Hollandais n'avaient pas continué leurs attaques dans les mers d'Amérique; Surinam se rendait sans combat sérieux. Les Espagnols ne se montrèrent pas une fois capables de prendre les petits établissements anglais du Honduras; Napoléon, après la destruction de la flotte par Nelson sur les côtes d'Egypte (août 1798) parut confiné pour longtemps en Afrique et incapable de nuire. En 1799, le reste de la marine de guerre hollandaise fut obligée de se rendre au Texel; l'Angleterre devint alors la maîtresse absolue de la mer. En 1800, elle s'empara de l'île hollandaise de Curaçao où les Français avaient vainement cherché à s'installer. L'année suivante, elle prit la colonie suédoise de Saint-Barthélemy et les îles danoises de Saint-Jean, Saint-Thomas et Sainte-Croix. Les îles françaises Saint-Eustache et Saba succombèrent facilement. L'Égypte, que Napoléon avait à peine conquise, devenait la proie de l'Angleterre en 1801.

Le résultat de cette longue guerre, qui coûta à l'Angleterre environ 30,000 hommes, ne répondit pas aux espérances de ses nationaux; la paix d'Amiens (1802) ne confirmait aux Anglais que la possession de la Trinité et de Ceylan. Ils devaient restituer toutes leurs autres conquêtes. Conséquence fâcheuse de leur politique européenne !

La colère que provoqua ce résultat et les efforts incessants de Napoléon pour frapper la puissance anglaise à l'endroit sensible ne permirent pas à la paix de durer longtemps. L'Angleterre, à peine remise de la guerre et ayant complété ses armements, se refusa, malgré le traité, à restituer Malte; et, comme la France n'évacuait pas les Pays-Bas, elle fit capturer différents navires de commerce français. Avant qu'un plan de défense eût été préparé en France, une escadre anglaise (juin 1803) parut devant Sainte-Lucie et Tabago. Les deux îles ne tardèrent pas à se rendre. Démérara, Essequibo et Berbice se placèrent volontairement sous la protection britannique. Les Français disposaient alors de forces plus considérables qu'auparavant; mais elles étaient toutes employées à reconquérir l'île sur les nègres révoltés et se trouvaient dans une triste situation par suite du mauvais climat et du manque de routes. Les garnisons de la Guadeloupe et de la Martinique suffisaient à peine à défendre ces deux îles. Ainsi les Anglais avaient toute latitude. Leur flotte détruisit d'abord les vaisseaux français sur la côte de Saint-Dominique; ensuite, elle bloqua les postes français déjà très étroitement pressés sur terre par les nègres : l'un après l'autre capitulèrent. Les troupes françaises préféraient, pour échapper à la cruauté de nègres, se rendre aux Anglais. A la fin de 1803, le dernier poste français succomba à Saint-Dominique. En mai 1804, Surinam fut de nouveau pris par les Anglais; ainsi la situation reparut telle qu'avant la paix.

Napoléon renforçait cependant sa marine aux Antilles et préparait avec toutes ses forces dans les ports de France et de Hollande une descente en Angleterre. Au printemps de 1805, des vaisseaux français attaquèrent Saint-Domingue, Saint-Christophe, Névis et Montserrat et revinrent en France avec un riche butin. A la fin de mars, une flotte de 19 grands navires de guerre

avec 10,000 hommes sous l'amiral Villeneuve appareilla de Toulon pour les Antilles et se prépara à attaquer les Anglais beaucoup plus faibles. Mais trois semaines plus tard, lord Nelson parut avec toutes ses forces. Son arrivée, semble-t-il, détermina Villeneuve, à qui s'était jointe une flotte espagnole puissante, à revenir en France sans la moindre tentative contre les colonies anglaises; les deux flottes revinrent en Europe où Nelson les anéantit (Trafalgar, octobre 1805).

Malgré ces défaites pénibles, qui présageaient la fin de la descente en Angleterre, Napoléon, à qui la fortune souriait plus que jamais sur le continent, ne renonçait pas à la lutte maritime. En décembre 1805, il envoya de nouveaux vaisseaux aux Antilles et chercha à prendre la colonie du Cap. Ce ne fut pas sa faute si ces deux entreprises échouèrent. Sur mer les Anglais lui étaient trop supérieurs. Pendant la traversée de la flotte française, l'amiral anglais sir Home Popham s'empara (janvier 1806) de la ville du Cap. A cette nouvelle les Français renoncèrent à leur idée et cinglèrent vers les Antilles. Là une partie de leur flotte fut détruite par les Anglais à la Dominique, le reste sombra dans une tempête. Sauf la capture de nombreux vaisseaux de commerce, les Anglais n'éprouvèrent aucune perte de la part des Français. Ils purent même s'établir solidement en Argentine (été de 1806).

L'Angleterre devint par ces victoires la maîtresse presque absolue sur toutes les mers. Napoléon n'était plus en état d'exécuter vigoureusement contre les marchandises anglaises le blocus européen qu'il avait décrété à Berlin (1806); il n'avait pas de nouvelle marine. Seuls le Danemark, le Portugal et la Suède en possédaient encore. Pour les dominer, Napoléon s'entendit secrètement avec la Russie (début de 1807). Mais son plan fut alors divulgué à l'Angleterre qui le devança dans le Danemark. Au mois d'août (1807) une flotte britannique exigea du roi de Danemark la remise de sa flotte jusqu'à la paix. Sur son refus, Copenhague fut bombardé; la flotte fut confisquée violemment et Helgoland occupé. Dans le Portugal et en Espagne, Napoléon put gagner les Anglais de vitesse. Mais, sur les colonies de ces deux États il ne put mettre la main. A la fin de 1807 les Anglais prenaient Curaçao, les îles danoises de Saint-Jean, de Saint-Thomas, de Sainte-Croix et se préparaient à enlever le reste des possessions françaises aux Antilles. Napoléon ne put leur envoyer presque aucun secours; ses opérations sur le continent absorbaient toutes ses forces.

En 1808 (mars) les petites îles de Marie-Galante et de Deseada furent prises. Plus tard ils réussirent à prendre (1808) l'excellent port de Samana à Saint-Domingue où les Français s'étaient rétablis solidement. En 1809, les Brésiliens les aidèrent à prendre Cayenne où Victor Hugues commandait toujours; la garnison de plus de 1,000 hommes fut prise. Les Anglais se tournèrent alors contre la Martinique et la Guadeloupe, dont ils surveillaient les côtes sévèrement depuis longtemps. Le 26 février 1809, les défenseurs de la Martinique durent capituler. L'affaire n'avait demandé que vingt-huit jours. Une petite escadre de secours arriva trop tard et cingla au plus vite vers l'archipel des Saints.

A cette nouvelle les Anglais envoyèrent quelques milliers d'hommes. Ils s'emparèrent d'une hauteur et forcèrent par la portée de leur tir les vaisseaux

français à courir vers la haute mer où l'un d'eux fut capturé par les Anglais. Le reste s'enfuit à la Guadeloupe. D'une seconde escadre de 4 navires qui parut en décembre aux Antilles, 2 furent détruits par les Anglais. Le même sort arriva à différents navires envoyés vers la Guadeloupe. Celle-ci, la dernière possession de la France en Amérique, après que la ville de Saint-Domingue reconquise par les Français se fût rendue aux Anglais (1809), fut attaquée (fin janvier 1810) par une force de 6,000 hommes. Les Français ne firent aucune résistance sérieuse; dès le 5 février le gouverneur se rendit. L'entreprise n'avait coûté aux Anglais que 50 tués et 250 blessés. Dans cette capitulation fut comprise la partie française de l'île de Saint-Martin; la partie hollandaise fut prise le 16 février. Quelques jours plus tard, les Anglais prirent les îles hollandaises de Saint-Eustache et de Saba, et furent les maîtres de tous les établissements non-espagnols aux Antilles. La même année Maurice fut enlevée aux Français; déjà ils avaient perdu leur colonie du Sénégal et leurs comptoirs de l'Inde; ses derniers vaisseaux avaient été vaincus dans différentes mers. En 1811 Java et la majeure partie de l'Inde hollandaise se soumirent devant une attaque de l'Angleterre. Celle-ci était depuis quelques années la maîtresse de tous les établissements français et hollandais sans exception. L'espérance que Napoléon avait conçue, par l'exclusion du marché européen et la confédération des États du continent, de lui causer de graves dommages pour l'obliger à se soumettre enfin à sa volonté apparaissait comme une chimère. L'argent et la politique britanniques lui suscitaient sans cesse de nouveaux ennemis. Les armées de Napoléon étaient anéanties en Espagne et en Russie, sa dernière force brisée en Allemagne, et lui-même finit par être banni de France. A la fin de cette longue lutte les marines de la Hollande et de la France étaient complètement détruites, l'Espagne et le Portugal profondément soumis à l'action britannique; l'Angleterre, qui était venue à bout sans peine des États-Unis qui avaient attaqué le Canada, apparaissait sans discussion comme la puissance la plus redoutable de l'univers. Si elle ne conserva à la conclusion de la paix qu'une partie de ses conquêtes, il faut attribuer cette modération en grande partie à différentes considérations politiques. La Grande-Bretagne se contenta, à cause des événements décisifs d'Europe, de garder parmi les colonies françaises Sainte-Lucie, Tabago, Maurice. A la Hollande elle arracha définitivement le Cap, Demerara, Essequibo et Berbice, ainsi que les postes de l'Inde et Ceylan. Elle rendit au Danemark ses îles, sauf Helgoland. Elle retint Malte comme point d'appui pour sa flotte dans la Méditerranée.

Pendant cette longue guerre mondiale, l'Australie fut prise, la colonisation de Sierra-Leone commencée; sa domination dans l'Inde s'était considérablement étendue et consolidée. Elle pouvait regarder comme compensée la perte qui lui avait causée la séparation des États-Unis. Préparée à toutes les éventualités, maîtresse de presque tous les pays propres à l'émigration européenne (tels que les États-Unis), avec une marine qu'aucun État ne pouvait atteindre de longtemps, maîtresse du commerce mondial, l'Angleterre commença une nouvelle période de sa politique coloniale.

D^r A. Zimmermann.

Traduit par M. R. Martinet.

LES CHEMINS DE FER ASIATIQUES[1]

Le premier chemin de fer de l'Asie a été ouvert aux Indes en 1849.

En 1857, cette partie du monde renfermait 400 kilomètres de lignes exploitées, tous aux Indes; le total asiatique a été successivement porté à 11,039 kilomètres en 1875, à 21,434 kilomètres en 1885, à 28,707 kilomètres en 1890. Actuellement, en 1900, l'Asie est sillonnée par plus de 60,000 kilomètres de voies ferrées, se répartissant ainsi :

Dates d'ouverture de la 1re ligne.		Kilomètres exploités.
1849	Indes anglaises, Ceylan, Birmanie et Péninsule Malaise (environ)	40,000
1878	Indes portugaises	82
1879	Indes françaises	35
1881	Russie d'Asie (Sibérie et Turkestan, sauf Caucase)	7,901
1866	Turquie d'Asie	2,963
1888	Perse	54
1885	Cochinchine française	114
1891	Tonkin	174
1893	Siam	289
1876	Chine	1,234
1872	Japon	7,120
1898	Corée	40
	Total	60,006

Nous donnons ci-après le détail de tous ces chiffres par pays, avec les principaux projets en cours.

Sibérie. — Le chemin de fer transsibérien, décidé par un oukase du tsar de mars 1891, fut commencé immédiatement du côté de Samara, sur le Volga, où s'arrêtait alors le chemin de fer de la Russie d'Europe[2], et du côté de Vladivostock, point terminus prévu tout d'abord au nord de la Mandchourie.

1. Consulter l'article sur les chemins de fer de l'Asie (avec carte) publié par la *Revue générale des chemins de fer* de juillet 1899, et l'étude de M. Paul Barré sur la *Pénétration européenne en Asie* (*Revue de Géographie*, 1896-1897).

2. Il existait en outre, depuis 1885, un chemin de fer isolé allant de Perm à Iekaterinbourg et Tiumen (960 kilom.), qui pénétrait un peu en Asie, mais n'était pas relié alors au réseau européen. La liaison a été réalisée en 1896 par l'ouverture d'une ligne de 250 kilomètres entre Iekaterinbourg et Tcheliabinsk, sur le transsibérien.

En 1892, le rail atteignait déjà Oufa, Zlatooust et Tchéliabinsk, du côté européen. La première section orientale, entre Vladivostock et Nikolskoje, fut inaugurée en 1893; on poussa jusqu'à Grafskaïa en 1894 et à Khabarovka en 1897 (à 763 kilomètres de Vladivostock).

La distance totale, entre Saint-Pétersbourg et Vladivostock, de la Baltique au Pacifique, est de 10,500 kilomètres environ par le tracé adopté; ce sera la plus longue voie ferrée du globe et aussi l'une des plus rapidement construites malgré les difficultés locales.

En ne faisant commencer le transsibérien asiatique qu'à Tchéliabinsk, sur le versant oriental des monts Ourals, nous constatons que le chemin de fer fut ouvert à la circulation jusqu'à Omsk, sur l'Irtisch, sur 790 kilomètres en 1895, et jusqu'à Taïechnaïa, près Tomsk, sur 703 nouveaux kilomètres en août 1896 (un petit embranchement de 96 kilom. unit Taïechnaïa à Tomsk). On atteignit Krasnoïarsk, sur l'Ienisséi (à 703 kilom. de Tomsk), en 1897 et Irkoutsk (à 1,066 kilom. de Krasnoïarsk) en octobre 1898, près du lac Baïkal.

En janvier 1900, on a inauguré la section d'Irkoutsk à Stretensk, par Tchita, les monts Jablonoï, Nertchinsk et la vallée de la Chilka (1,238 kilom.); ce tronçon a été le plus laborieux de tous.

En réalité même, il n'y a pas actuellement de voie ferrée ininterrompue jusqu'à Stretensk; d'Irkoutsk, la ligne a été prolongée jusqu'à Listvennitchnoï, à l'embouchure de l'Angara dans le lac Baïkal; ce lac sera traversé, sur 64 kilomètres, par des ferry-boats brise-glaces, qui transborderont d'une rive à l'autre, sur 60 kilomètres, les trains entiers; le chemin de fer reprend, à partir de Myssowa (Mouisovaya), sur la rive orientale du lac Baïkal[1].

Actuellement, du côté occidental, 4,500 kilomètres du transsibérien en Asie sont donc achevés, entre Tchéliabinsk et Stretensk. Il reste à construire la partie comprise, sur le rive gauche du fleuve Amour, entre Stretensk et Khabarovka (près du confluent de l'Amour et de l'Oussouri), c'est-à-dire 2,450 kilomètres du projet, exclusivement prévu en territoire russe, à l'origine.

A partir de Stretensk, d'ailleurs, comme on atteint un point navigable de la Chilka, on peut, en remontant cette rivière, puis le fleuve Amour, déboucher ainsi dans le détroit de Tartarie, en face de l'île Sakhaline, après 3,000 kilomètres de parcours fluviaux.

Mais, à la suite de négociations, la Russie ayant obtenu le droit, en 1896, de faire passer une partie de sa ligne en territoire chinois, ce qui la raccourcira beaucoup et évitera la traversée de régions désertes, la dernière partie du projet initial est laissée provisoirement de côté; l'on s'applique maintenant à souder le lac Baïkal à Vladivostock par une ligne traversant la Mandchourie chinoise. Cette ligne, quittant le projet primitif de transsibérien entre Tchita et Nertchinsk, près de la station d'Onon (au confluent de l'Onon et de la Chilka), traversera la frontière chinoise à la hauteur de Vieux Tsourouhaïtou et, après avoir parcouru la Mandchourie (Voir plus loin : Chine),

1. On prévoit aussi la construction d'une ligne de ceinture de 298 kilomètres contournant le lac Baïkal, par le sud, et commencée en 1899, de façon à avoir un ruban d'acier ininterrompu d'Europe en Extrême-Orient et d'éviter le transbordement, par les bacs, sur le lac en question.

rejoindra la frontière russe et Nikolskoje, près Vladivostock. La ligne transmandchourienne mesurera 2,046 kilomètres environ (dont 1,520 kilom. en Chine); comparée au tracé primitif le long du fleuve Amour, elle réalisera une économie de 548 kilomètres environ.

Une nouvelle ville a été fondée, en décembre 1899, à l'extrémité orientale de la Sibérie, tout près de la frontière mandchoue, et sur le chemin de fer de Mandchourie, à environ 7 kilomètres de Kharbin. Cette nouvelle ville doit être la première d'une série d'établissements russes en Mandchourie. Des terrains ont été concédés à divers colons à la condition d'y bâtir.

Divers embranchements se détacheront du chemin de fer transsibérien, qui se reliera au chemin de fer transcaspien par une ligne transversale et qui sera également soudé au réseau chinois et à Pékin.

Le coût total du transsibérien et du transmandchourien est évalué à 1,341 millions de francs.

Asie centrale russe (*Turkestan*). — Le chemin de fer dit « transcaspien » a ouvert sa première section en 1881, au Turkestan. Il réunit Krasnowodz et Ouzoun-Ada (baie Mikhailovsk), sur la mer Caspienne, à Askhabad, Merv, Boukhara et Samarcande; le rail a atteint Kizil-Arvat en 1881 et Samarcande en 1887, à 1,513 kilomètres de la côte. Cette ligne stratégique et économique a permis de tenir en respect des tribus turbulentes et de développer beaucoup le pays traversé, qui était autrefois désert en certaines de ses parties. Aussi, la Russie, qui ne recevait autrefois que pour 2 ou 3 millions de coton de l'Asie centrale, en tire aujourd'hui pour 150 millions.

De la ligne transcaspienne se détache, à Merv, un embranchement rejoignant le poste de Koutchk (280 kilom.), sur la frontière afghane; terminée en 1898, cette branche stratégique est destinée plus tard à atteindre Hérat, à 152 kilomètres plus loin seulement; elle est considérée par les Anglais comme une menace pour leurs Indes.

D'autre part, le chemin de fer transcaspien a été prolongé de Samarcande à Djizak et Kavas (149 kilom.) en 1897; de Kavas, la ligne bifurque à gauche sur Tachkent et à droite sur Khodjend, Kokan, et, d'une part, sur Marghilan et, d'autre part, sur Andidjan; ces embranchements ont été achevés en 1898 (en tout environ 600 kilom.). D'Andidjan, la ligne sera sans doute prolongée jusqu'à Wjerny (au nord du lac Issik-Koul). De cette dernière localité, voisine de la frontière chinoise, on projette une nouvelle artère qui serait tracée soit vers le nord-ouest pour rejoindre, à travers la steppe, Ouralsk ou Orenbourg, sur l'Oural, soit vers le nord, par Barnaoul, pour se souder au transsibérien, à Kriwozekowo, sur l'Obi, près Tomsk.

En 1900, les Russes ont résolu de construire la ligne de 1,600 kilomètres partant d'Orenbourg, longeant la rive gauche de l'Oural, traversant le district de Tourgaï, touchant la mer d'Aral, et aboutissant à Tachkent; cette ligne aurait été concédée à une compagnie danoise. Plus tard, elle serait complétée par une autre ligne qui traverserait le district chinois et partirait d'Alexandrow-Gaï (gouvernement de Samara), point terminus du chemin de fer de Petrowsk à l'Oural, longeant la vallée fertile de l'Amou-Daria et aboutissant à Tchardjoui, sur la ligne transcaspienne; ce dernier projet aurait une grande

importance stratégique, si la Perse et les pays voisins devenaient le théâtre d'opérations quelconques.

De Tchardjoui, une autre ligne stratégique a été proposée vers Kerki, sur l'Amou-Daria, à la frontière afghane.

Asie Mineure (*Anatolie*). — Dès 1866, une compagnie anglaise avait achevé et ouvert une ligne ferrée de Smyrne à Magnésie et Kassaba (93 kilom.); elle fut prolongée en 1873 sur Alascheir (266 kilom. en tout). Ce fut la première ligne de la Turquie d'Asie. Elle a été poursuivie jusqu'à Afium-Karahissar en 1897-1898 sur 251 kilomètres et est devenue la propriété d'une compagnie française, qui l'a soudée à la ligne de Konia.

La ligne, ouverte en 1866, de Smyrne à Aïdin (196 kilom.) appartient à une compagnie anglaise, de même que celle de Mersina à Tarse et Adana (70 kilom.), exploitée depuis 1886.

En 1873, on inaugura la ligne de Haïdar-Pacha (Scutari), sur le Bosphore, à Ismid (93 kilom.). Une société allemande la racheta et obtint en 1888 la concession d'une ligne d'Ismid à Eskichehr et Angora (486 kilom.) qui fut terminée en 1892.

De Magnésie ou Maghnisa, au nord-est de Smyrne, une autre ligne de 90 kilomètres atteint Soma depuis 1890. La ligne qui s'arrêtait à Aïdin a été prolongée de 320 kilomètres jusqu'à Tchivril par les Anglais, avec plusieurs embranchements sur Oedemich, Thyra, Sokia, Denizli et Dineir (en tout 100 kilomètres).

La petite ligne de Moudania à Brousse (42 kilom.), construite à voie étroite en 1881, a été inaugurée à voie normale en 1892 par une société franco-belge; elle a été prolongée de 80 kilomètres sur Inegoel et Yenichehr.

Entre Eskichehr et Kutahia, 75 kilomètres de voie ferrée étaient posés en 1894 par la compagnie allemande, qui prolongea ensuite la ligne de 357 kilomètres jusqu'à Konia (Konieh) en juillet 1896, en passant par Afium-Karahissar.

La ligne de Konia, qui est allemande, sera prolongée par un syndicat franco-allemand jusqu'à Bagdad et Bassorah, sur le golfe Persique, au moyen d'une voie de 1 m. 44.

La convention définitive accordant la concession de la ligne de Bagdad a été signée en décembre 1899 entre la Compagnie allemande, agissant au nom d'un groupe franco-allemand, et le gouvernement ottoman. Cette ligne de 2,500 kilomètres partira de Konia, passera par Eregli, Adana, Aïntab, Biredjik, sur l'Euphrate; Orfa, Diarbékir, Mossoul, sur le Tigre; Bagdad, Bassorah et Kooueit (Koveit); elle doit être achevée en huit ans.

En outre, de Aïntab doit partir un embranchement concédé par le sultan au même syndicat franco-allemand et qui, par Marach, Kaisarieh (Césarée) et Yazgat, doit rejoindre la voie ferrée existante à Angora. Un petit embranchement est prévu également entre Aïntab et le port d'Alexandrette.

La grande ligne, concédée par le gouvernement ottoman en 1899, pourrait ultérieurement être prolongée de Bassora à Kurrachee, à travers la Perse et le Baloutchistan, et se souder ainsi au réseau indien, mais cette perspective est encore éloignée.

On a émis l'idée de relier aussi Angora à Sivas et Erzeroum; de construire une ligne du port de Samsoun, sur la mer Noire, à Sivas; d'unir Angora à Césarée, à Diarbékir et au bassin du Tigre et de l'Euphrate.

En Anatolie même, une voie est proposée du port de Panderma à Soma, d'une part, et à Uschak, d'autre part; il a été question d'unir encore Césarée à Mersina par voie ferrée.

Un iradé du sultan, à la fin de 1899, a confié aux Russes la construction d'un chemin de fer de 260 kilomètres reliant Kars[1], dans la Transcaucasie russe, à Erzeroum, dans l'Arménie turque, par Kara-Ourghan; d'Erzeroum, le chemin de fer ira ensuite au port de Trébizonde, sur la mer Noire. La Russie, par ce traité, aurait même un privilège pour tous les embranchements futurs devant conduire à la frontière de la Transcaucasie. Une ligne littorale a été étudiée aussi entre Batoum et Trébizonde.

Par une convention d'avril 1900, la Turquie s'est engagée à donner à des capitalistes russes la concession des chemins de fer situés à l'intérieur d'une zone fixée si elle ne se charge pas elle-même de la construction de ces lignes. La zone est bornée à l'ouest par le chemin de fer d'Ada-Bazar à Héraclée, au sud par celui d'Angora à Césarée, Sivas, Karpout, Diarbékir et Van. La Compagnie des chemins de fer d'Anatolie conserve le droit de construire ces dernières lignes, formant les limites de la zone.

Syrie. — Une compagnie française ouvrit à la circulation, en 1891, une ligne ferrée du port de Jaffa à Ramleh, prolongée jusqu'à Jérusalem en 1892, à 87 kilomètres de la côte.

Une ligne de Damas à El-Muzérib, près du Djebel Hauran (103 kilom.), a été ouverte en 1894 par des Français; une autre atteint, de Damas, Hams et Hama, au nord (à 200 kilom. de Damas).

La ligne de Beyrouth à Damas (147 kilom.), concédée à une société française, a été commencée en 1892 et ouverte en 1895. Elle sera prolongée de Damas à Alep et Biredjik, sur l'Euphrate, et de là à Diarbékir, sur le Tigre.

La concession de 500 kilomètres entre Damas et Biredjik a été donnée à une compagnie française; elle doit ainsi se raccorder avec les lignes d'Asie Mineure[2].

D'autres lignes sont proposées d'Alexandrette à Alep, de Saint-Jean-d'Acre à Damas, etc. Cette dernière a même été concédée à une société anglaise en 1891, mais les travaux n'ont jamais été commencés.

1. La ville de Kars devrait alors être soudée par voie ferrée à Tiflis.

2. En mai 1900, le gouvernement turc a accordé à la Société française des chemins de fer économiques en Syrie la concession de la ligne qui, partant de Rayak, sur la route de Beïrout à Damas, aboutira à Hama en passant par Homs. La ligne aura une longueur totale de 192 kilomètres, et le gouvernement payera 15,000 francs de garantie kilométrique. Originairement le terminus devait être Biredjik sur l'Euphrate; mais le prolongement de la ligne jusqu'à ce point a été renvoyé à une époque indéterminée. La Société contracte en outre l'obligation d'opérer la jonction de sa ligne avec celle de Konieh-Bagdad, dès que le gouvernement le lui demandera.

Arabie. — On a projeté de construire un chemin de fer de Damas à Djeddah par le pays d'Akabah, le Hedjaz, Médine et la Mecque.

Perse. — En 1888, une petite ligne ferrée fut ouverte par des Français entre Téhéran et le pèlerinage de Shah-Abdoul-Azim (9 kilom.). Une autre petite ligne a été construite la même année, par un industriel persan à l'est de Recht, entre Mahmoudabad, sur la mer Caspienne, et Amal ou Amoul (20 kilom.).

En tout, la Perse ne renferme actuellement que 54 kilomètres de voie ferrée exploitée seulement.

Un projet de ligne reliant la mer Caspienne à Aboucher (Bouchir), sur le golfe Persique, par Téhéran et Ispahan a été conçu dès 1872 par les Anglais; la concession fut même accordée, mais n'eut pas de suite. Les Russes reparlent actuellement de cet ancien projet, et une ligne a été sollicitée par les Allemands de Téhéran à Bagdad, par Khonakin. Un embranchement du chemin de fer transcaspien a été étudié d'Askhabad ou de Douchak à Méched.

A la suite de négociations avec le gouvernement persan, la Russie a obtenu en 1899-1900, en échange d'un emprunt, diverses concessions en Perse et notamment le monopole du droit de construire des voies ferrées dans ce pays. On parle surtout du prolongement du chemin de fer russe actuel de Petrowsk à Bakou jusqu'au port persan d'Enzeli, sur la mer Caspienne, à Recht, puis à Téhéran; d'un embranchement du transcaspien jusqu'à Méched; enfin d'une grande ligne transpersique qui, partant de Djoulfa, sur l'Arax et la frontière russe de la Transcaucasie, passerait par Tauris, Hamadan, Ispahan, Kerman, et aboutirait à Bender-Abbas, sur le détroit d'Ormuz; un embranchement irait de Hamadan à la capitale Téhéran. La grande ligne transpersique est même commencée, et serait achevée en 1903.

Afghanistan. — En attendant sa soudure avec le réseau moscovite, l'Afghanistan est relié avec celui des Indes par la ligne ferrée anglaise de 555 kilomètres qui va de Chikarpour, sur l'Indus, au défilé de Nari ou Sibi, à Quetta et à Candahar, à travers le Beloutchistan britannique. Il est toujours question de continuer la ligne, vers le nord, de Candahar à Farah, Hérat et Kouchk, sur la frontière russe, où le chemin de fer russo-afghan est arrivé en 1898.

En 1899, on a assuré que les Anglais avaient réussi à se faire céder, par le Baloutchistan, le district de Nouchki, vers lequel ils auraient entrepris de prolonger la voie ferrée de Quetta, avec l'espoir de la poursuivre plus tard jusqu'au Seistan, aux confins afghans-persans.

Indes portugaises. — L'Inde portugaise ne renferme qu'une ligne de 82 kilomètres entre Murmagao et la frontière anglaise, dans le territoire de Goa (depuis 1878).

Indes françaises. — En 1879, Pondichéry a été soudé au réseau britannique par une ligne de 12 kilomètres en sol français, aboutissant à l'ouest à la ville anglaise de Villapourone (Villapuram). Une autre voie ferrée, au nord de Pondichéry, est projetée vers Goudelour (Cuddalore), en territoire britannique.

Karikal a été relié, en mars 1899, au réseau anglais à Péralam, à l'ouest, par un chemin de fer de 23 kilomètres. En outre Chandernagor est sur la ligne anglaise de East India, qui la réunit à Calcutta.

On projette de souder les autres enclaves françaises au réseau général de l'Inde, notamment Mahé à Calicut.

Indes anglaises. — C'est aux Indes que fut construit, de 1849 à 1853, le premier chemin de fer asiatique, d'une longueur de 32 kilomètres. En 1865, on comptait déjà aux Indes anglaises 5,412 kilomètres exploités; en 1875, 10,489 kilomètres; en 1885, 19,917 kilomètres; en 1890, 25,505 kilomètres. Actuellement (1900), le chiffre total des voies ferrées de l'Asie anglaise est de 40,000 kilomètres environ, avec l'île de Ceylan (qui en renfermait 146 kilom. en 1875, 392 kilom. en 1880 et 500 kilom. en 1899) et y compris la Birmanie et la Péninsule malaise (voir plus loin). La plupart de ces lignes appartiennent à l'Etat, mais ce dernier n'exploite lui-même que 30 p. 100 de l'ensemble environ. En outre, plus de 16,000 kilomètres sont projetés ou à l'étude.

Nous ne pouvons énumérer ici toutes les lignes indiennes, car ce serait une liste trop longue. Les principales ont été citées d'ailleurs dans une précédente étude[1]. Nous nous contenterons de rappeler les lignes de pénétration qui s'approchent des frontières, à savoir celle du Pendjab qui s'arrête à Pechawar et dont le prolongement a été décidé vers Fort-Kouram et, en 1898, jusqu'aux passes de Khyber; celle de Moultan à Haïderabad et Kurrachee, près la frontière baloutche; celle de Chikarpour, sur l'Indus, à Sibi et Quetta[2], par les passes de Bolan (achevée en 1888) et prolongée plus récemment à Kandahar, en Afghanistan; celle de Calcutta à Dardjiling, au Sikkim; celle de Chittagong, à l'est du Bengale, sur la côte, à Cachar, Golaghat et Sadiya, dans l'Assam, près de la frontière thibétaine (avec embranchement sur Dibrugarh et sur Gauhati, sur le Brahmapoutre), etc.

Les grandes lignes de l'Hindoustan font communiquer Bombay avec Calcutta, Bombay avec Madras, Madras avec Calicut, Calcutta à Delhi, Bombay à Delhi et au Pundjab, etc.

Une voie ferrée de pénétration a été décidée en 1899 de Gilgit à Tchitral.

Dans l'île de Ceylan (500 kilom. environ) existent notamment les lignes de Colombo à Puttalam, sur la côte occidentale; de Colombo à Kandy et Matale, dans l'intérieur, avec embranchement sur Dimbula; de Colombo à Galle et vers Matara, sur la côte, au sud; de Polgahawela (à l'ouest de Kandy) à Jaffna, tout à fait au nord de l'île, avec embranchement sur Manar, au nord-ouest, etc.

1. Voir *Revue de Géographie*, février 1897, p. 113. V. aussi l'intéressante étude de M. B. Auerbach publiée dans la *Revue générale des sciences* (15 octobre 1899), avec cartes.

Consulter également la publication annuelle paraissant à Calcutta et intitulée : *Administration Report on the Railways in India*. D'après elle, la longueur totale des lignes ouvertes au 31 mars 1898 était de 35,620 kilomètres, dans l'Inde proprement dite.

2. Il existe une autre ligne, dédoublant celle-ci à l'est, et réunissant Sibi à Kandahar par Hernai et Mangi.

Birmanie. — Une ligne partant de Rangoun, en 1877, fut construite sur 260 kilomètres jusqu'à Prome, sur l'Irraouaddy; elle a été prolongée de 70 kilomètres jusqu'à Thayet-Myo. D'autre part, une autre ligne unit Rangoun à Toungou depuis 1884.

En 1886, les Anglais construisirent la ligne de Toungou à Mandalay (à 620 kilom. de Rangoun). La ligne fut prolongée, de Mandalay à Schwebo (85 kilom.), en 1891, puis jusqu'à Mogaung et Myitkina (à 1,155 kilom. de Rangoun), en 1898.

Dans une autre direction, un embranchement a poussé le rail de Manle, sur la ligne précédente, jusqu'à Bhamo (130 kilom.).

Enfin, une ligne de 370 kilomètres a été construite tout récemment de Mandalay à Thibau et Kunlon-ferry sur la frontière de Chine.

La Birmanie renferme actuellement 1,985 kilomètres exploités.

Les chemins de fer birmans doivent bientôt pénétrer au Yunnan, en Chine (voir plus loin).

Parmi les voies à l'étude en Birmanie, citons celles de Bassein à Henzada et Thonze (160 kilom.), et trois lignes dans la haute Birmanie (300 kilom. environ). Une grande ligne a été proposée pour souder le réseau birman au réseau indien, entre Chittagong et Tayet-Myo. Une autre grande ligne est projetée entre le port de Maulmein et la Chine. Une autre soudure avec l'Inde pourrait s'effectuer entre Mogaung et la vallée du Brahmapoutre, par Maingkwan et Makum.

Péninsule malaise. — Un chemin de fer remontant la vallée du Kinta et allant aux mines d'étain de l'État de Pérak, a vu s'ouvrir sa première section en 1893. Actuellement, la ligne est achevée depuis 1894 et va d'Ipoh (district minier) à Taiping et à Port-Weld, sur la côte, au nord, d'une part, et à Teluk-Anson, au sud, d'autre part, avec un embranchement sur Tapah et un autre sur le port de Lumut.

Ces diverses lignes de l'État de Pérak représentent une longueur de 210 kilomètres.

Dans l'État de Selangor existe une voie ferrée de Kelang ou Klang à Kwala-Lampour et Rawang (70 kilom.).

Au sud, dans l'État de Johore, une petite ligne de 40 kilomètres est ouverte entre Bandar-Maharani et la rivière Sembrong.

Dans l'État de Sungei-Ujong, il y a une ligne entre Port-Dickson sur la côte, Seramban et Kompong-Permah, sur la rivière Pahang (180 kilom.); cette ligne sera poussée jusqu'à la côte orientale.

Enfin, une ligne de 175 kilomètres unit Kedah à Singorra (Sungora), à travers la péninsule malaise, au sud de l'isthme de Ligor.

Toutes ces lignes ont été construites par des Anglais, puisque toute la presqu'île de Malacca est placée dans la sphère britannique. On y compte déjà 675 kilomètres de lignes achevées.

Parmi les principales lignes projetées, citons celles de Port-Veld à la ligne de Kedah à Sungora; de Dinding à Gapong, à l'est d'Ipoh; de Kwala-Lampour à Uloo, près de la frontière de Pérak et du Pahang; de Johore à Knaw, sur la rivière Pahang; de Saint-Quantan, sur la côte du Pahang, à Kabang, etc.

Siam. — En 1893, le roi de Siam inaugura un premier tronçon de Bangkok à Pakñam (21 kilom.), commencé en 1891 par une compagnie anglaise.

Un chemin de fer de Bangkok à Korat (268 kilom.) a été commencé en 1892; il atteignait Ayuthia en 1897 et a été achevé complètement en 1900.

Une autre ligne a été commencée entre Ayuthia et Lopburi, qui sera poussée, sur une longueur de 600 kilomètres jusqu'à la frontière chinoise, par Nakon-sawan, Raheng, Kiang-mai (Zimmé) et Kiang-hai, sur un affluent du Mékong. Ces lignes sont patronnées par des Anglais.

Enfin, une ligne à voie étroite est en projet dans la direction du sud-ouest, de Bangkok à Petchabouri et plus tard vers la péninsule malaise.

PAUL BARRÉ.

(*A suivre.*)

ESSAI DE BIOGRAPHIE GÉOGRAPHIQUE

CHOIX DANS L'ORDRE ALPHABÉTIQUE

DES NOMS DES PERSONNES : EXPLORATEURS, GÉOGRAPHES, CARTOGRAPHES, QUI ONT CONTRIBUÉ A L'ÉTAT ACTUEL DE NOS CONNAISSANCES DE LA TERRE, DEPUIS LES TEMPS LES PLUS RECULÉS JUSQU'A LA FIN DU XIX^e SIÈCLE

Par PAUL LEMOSOF

(SUITE)

DEMANCHE (G.). — Littérateur géographe français, né à Provins, le 5 juin 1855. Dirige avec beaucoup de compétence la *Revue française de l'étranger et des colonies*. Princ. autres publ. : *Voyage au Canada...*, Paris, 1890.

DEPPING (Georges-Bernard). — Érudit français, originaire de Westphalie, né en 1784. Collaborateur actif aux *Annales des voyages*, de Malte-Brun; continua l'*Histoire des voyages*, de La Harpe; auteur de divers ouvrages de géographie scolaire et des *Expéditions maritimes des Normands au* x^e *siècle*. Mort en 1853.

DEPPING (Guillaume). — Fils du précédent, né à Paris, en 1829. Bibliographe, homme de lettres, secrétaire de la rédaction du recueil de la Société de Géographie (1880-1898). Princip. publ. : *Le Japon*, 3^e éd., 1895, Paris; — *Vie et Voyages de Ida Pfeiffer* (1856).

DERFELDEN VON HINDERSTEIN. — Géographe hollandais, auteur de la grande carte des Indes néerlandaises (1842). Mort le 17 janvier 1857, à l'âge de 82 ans.

DERRÉCAGAIX (Victor-B.). — Général français, né à Bayonne, le 14 décembre 1833. Nombreuses et importantes contributions aux études géographiques des pays africains (Algérie, Sahara, Soudan). Membre actif de la Société de Géographie, promoteur de diverses œuvres géographiques, président de congrès.

DESBUISSONS (L.-Ed.). — Cartographe, géographe du ministère des Affaires étrangères de France, né le 27 juin 1827. Délégué à diverses conférences diplomatiques (questions de délimitation de frontières, arbitrages). Auteur de nombreuses cartes fort appréciées dans le monde savant pour les soins apportés à leur exécution.

DESCALZI (Nicolas). — Explorateur argentin, né à Chiavari, en 1801; mort, à Buenos-Aires, en 1857. Fructueuses explorations (1825-1833) dans le sud de l'Amérique, notamment en Patagonie.

DESCELIER (Pierre). — Religieux français, originaire de Dieppe, de la première moitié du XVI^e siècle. On lui attribue les premières cartes marines publiées en France. Mappemondes conservées de 1546, 1550, 1553.

DESCHAMPS (Emile). — Publiciste et voyageur français contemporain. Princ. public. : *Les Veddas de Ceylan*, 1891 (ouvr. couronné); — *Carnet d'un voyageur*, 1897; — *Au pays d'Aphrodite*, 1898.

DESCHMANN (K.). — Naturaliste et géographe autrichien, auteur d'intéressantes monographies sur la Carniole; mort le 11 mars 1889, à l'âge de 64 ans.

DESGODINS (abbé Auguste). — Missionnaire français contemporain des missions étrangères. Exerça son ministère pendant plus de quarante années en Chine et dans le Thibet. Auteur de travaux de linguistique importants, de *La mission du Thibet de 1855 à 1870* (1872), et d'un *Dictionnaire* thibétain-latin-français (1899).

DESIDERI (Hippolyte). — Missionnaire jésuite italien, né à Pistoie en 1684; mort à Rome en 1733. Se trouva en 1713 à Goa d'où il se rendit au Thibet (1715); laisse un récit de ses voyages dans les *Lettres édifiantes*.

DESGRAND (Louis). — Mécène géographe français, fondateur et président de la Société de géographie de Lyon; mort en juin 1893, à l'âge de 85 ans.

DESJARDINS (Ernest). — Épigraphiste et historien français, né à Noisy-le-Sec, le 30 septembre 1823; mort le 22 octobre 1886. Nombreux travaux de géographie historique dont les principaux : *Atlas de géographie ancienne de l'Italie*, 1852; — *Table de Peutinger...*, 1876 (inachevé).

DESIMONI (Cornelio). — Géographe italien, né dans la province de Gênes, le 16 septembre 1813; mort à Genève, le 29 juillet 1899. Travaux importants sur l'histoire de la géographie, biographie géographique, etc.

DESMAREST (Nicolas). — Physicien et géologue français, né dans l'Aube, en 1725; mort à Paris, en 1815. Professeur d'histoire naturelle et auteur de divers travaux importants dont un *Dictionnaire de géographie physique*.

DESNOYERS (J.-P.-F.-St.). — Géologue et historien français, né le 8 octobre 1800; mort le 31 août 1887. L'un des fondateurs et secrétaire de la Société géologique de France, auteur de: *Bibliographie historique de la France*, 1834; — *Topographie ecclésiastique de la France*, 1853; et de nombreux autres travaux et mémoires de géologie locale.

DESOR (Ed.). — Géologue suisse, né près Hambourg, en 1811; mort à Nice, en 1882. S'adonna à l'étude des glaciers et publia : *Excursions et séjours dans les glaciers et les hautes régions des Alpes*, 1844-1845; — *De l'orographie des Alpes*, 1862. Desor avait fait aussi un séjour dans le Sahara algérien et laisse : *Aus Sahara und Atlas*, 1865.

DE SOTO (Fernando). — Conquérant espagnol, né à Xérès, en 1500. Fit, avec Pizarro, la campagne du Pérou (1532), combattit dans la Floride et par-

vint, après de nombreuses aventures, premier Européen, au Mississipi en 1542. Il mourut le 5 juin de cette année sur les rives du fleuve, et son corps fut immergé dans les flots.

DESTOUNIS. — Savant russe, né en 1818. Orientaliste et traducteur au département asiatique; publia : *Analyse du voyage de l'archimandrite Antoine*, 1880; — *Deux voyageurs grecs*, 1881; — *Topographie de Constantinople au moyen âge*, 1882, etc.

DESVERGERS (M.-J.-Ad.-Noël). — Orientaliste français, né à Paris, le 2 juin 1805; mort à Nice, le 2 janvier 1867. Auteur d'intéressants travaux d'histoire et biographie géographiques: *Vie d'Aboulfeda*, 1837; — *Histoire de l'Afrique sous la domination musulmane d'Ebn Khaldoun*, 1841 ; publications de géographie moderne (Abyssinie, Arabie).

DEVÉRIA (J.-Gabriel). — Sinologue français, né à Paris, le 7 février 1844; mort le 12 juillet 1899. Consul de France, professeur à l'école des langues orientales. Princip. publ. : *Histoire des relations de la Chine avec l'Annam*, 1880; — *La frontière sino-annamite*, 1886; — *Pékin et le nord de la Chine*, 1873.

DEVIC (Marcel). — Orientaliste et arabisant français contemporain. Auteur de : *Coup d'œil sur la littérature géographique arabe au moyen âge*, 1883; — *Légendes et traditions historiques de l'archipel indien* (traduction du malais), 1878; — *Les merveilles de l'Inde*, 1878, etc.

DEWALQUE (Gustave). — Géologue belge, né en 1826. Princip. publ. géogr. : *Description des fossiles des terrains secondaires de la province de Luxembourg; — Carte géologique de la Belgique*, 1879.

DEWEZ (Léon). — Littérateur français contemporain et mécène géographe. Fonda plusieurs prix pour l'encouragement aux sciences géographiques (médailles aux explorateurs), directeur du *Journal des Voyages*.

DEWITZ (A. v.). — Missionnaire et explorateur allemand, né le 3 juin 1836. Princip. publ. : *An der Küste Labradors*, 1881; — *In Dänisch West-indien*, 1882; — *Nach Osten*, 1882.

DIAS DE CARVALHO (Henri Aug.). — Géographe et explorateur portugais contemporain; membre et historiographe de l'expédition scientifique portugaise dans l'Afrique orientale, 1884-1888 (*Expediçao portugueza ao Muatianvua...*).

DIAZ (Bartholomeu). — Navigateur portugais du XVe siècle. Chargé, en 1486, d'une campagne contre le Maroc, Diaz croisa pendant plus de seize mois dans l'Atlantique, fit, en partie, le tour du continent africain et découvrit le cap des Tempêtes (cap de Bonne-Espérance). Il fit naufrage et périt en mai 1500, durant une nouvelle campagne, en vue des côtes du Brésil.

DIAZ (Miguel). — Marin espagnol du XVe siècle. Accompagna Colomb à son second voyage et reçut la mission (1495) de rechercher des mines d'or. Mourut en disgrâce, en 1512.

Diaz de Novaes (Paulo). — Petit-fils du précédent. Réussit à établir la domination portugaise sur une partie de la côte occidentale d'Afrique et organisa la colonie d'Angola. Mort en 1589.

Dickert (Thomas). — Cartographe allemand, auteur de nombreuses cartes en relief. Mort à Bonn, en janvier 1883, à l'âge de 82 ans.

Dickson (Oscar). — Mécène suédois, né à Goetborg le 2 décembre 1823; mort le 6 juin 1897. Subventionna plusieurs expéditions polaires, notamment celles accomplies par Nordenskiöld (1868, 1870, 1872, 1875, 1878) et dota divers musées.

Dickson (D. W.). — Explorateur anglais; prit part à l'expédition antarctique de 1874, et en publia le récit : *The Antarctic voyage of H. M. S. « Pagoda »*. Mort en novembre 1894, à l'âge de 73 ans.

Dicquemare (abbé J.-Fr.). — Physicien et naturaliste français, né au Havre le 7 mars 1733; mort le 29 mars 1789. Nombreuses publications sur l'astronomie; auteur d'un *Index géographique*, 1769.

Didrichsen (Ferd.). — Botaniste et géographe danois, mort à Copenhague, le 19 mars 1887, à l'âge de 73 ans.

Diefenbach (Lorenz). — Philologue et ethnographe allemand, né dans la Hesse, le 29 juill. 1806; mort le 28 mars 1883 (*Vorschule der Völkerkunde*, 1864; — *Volkerstämme der europ. Turkei*, 1877).

Dieffenbach (Ernest). — Médecin et géologue allemand, né à Giessen en janvier 1811; mort le 1er octobre 1855. Fit partie de l'expédition scientifique à la Nouvelle-Zélande, 1839 (*Travels in New Zealand*, London, 1843). — Traduction des œuvres de Darwin, de De la Bèche...

Dieffenbach (Ferd.). — Naturaliste et géologue allemand, né en 1835; mort en 1887. Importants travaux sur les questions séismiques.

Dien (Ch.). — Cosmographe français, né à Paris, le 9 février 1809; mort le 29 novembre 1870. Fit réaliser des progrès notables dans la construction des sphères célestes (*Atlas des phénomènes célestes*, 1843; *Atlas céleste*, 1855).

Dierville. — Explorateur français au Canada, où il séjourna vers l'an 1700, et rapporta diverses plantes nouvelles.

Dietrich (Ph.-Fr.). — Géologue et minéralogiste français, ancien maire de Strasbourg, né dans cette ville, en 1748; mort (guillotiné) à Besançon, en janvier 1794. Nombreuses études de géologie et de minéralogie. Ouvr. princip. : *Description des gîtes de minerai de France*, 1786.

Dietrici (Fr. H.). — Orientaliste allemand, né à Berlin, le 6 juillet 1821. Auteur de nombreux travaux d'ethnographie et de linguistique orientales, et de récits de voyage (*Reisebilder aus dem Morgenlande*, 1853; — *Anthropologie der Araber*, 1871).

DIETRICI (K. F. W.). — Géographe et statisticien allemand, ancien directeur du Bureau général de statistique de Berlin. Mort le 30 juillet 1859, à l'âge de 69 ans.

DIEULAFOY (Marcel-Aug.). — Archéologue et voyageur français, né à Toulouse, le 3 août 1843. A accompli, avec succès, diverses missions en Perse où ses découvertes permirent de restaurer plusieurs monuments antiques.

— Sa femme, Jane Magre, née à Toulouse, le 29 janvier 1851. Accompagna Dieulafoy dans ses voyages et publia divers récits fort estimés (*La Perse, la Chaldée*, 1886; *A Suse*, 1888).

DILLON (F.). — Marin français, mort à Paris, en février 1847 (*Voyage aux îles de la mer du Sud en* 1827 *et* 1828 *et relation de la découverte du sort de Lapérouse*, 1836).

DINOMÉ (abbé S.-E.-Achille). — Géographe français, l'un des principaux rédacteurs des *Annales des voyages*. Né le 5 octobre 1787, à Orléans; mort le 21 janvier 1871. Auteur de nombreuses traductions d'œuvres géographiques étrangères.

DISLÈRE (Paul). — Ingénieur et administrateur français, né à Douai, le 1er décembre 1840. A citer parmi ses nombreux travaux sur des sujets d'ordre législatif ou administratif, des études fort appréciées sur les questions de colonisation (*Traité de législation coloniale; Note sur l'organisation des colonies*).

DITMAR (Charles). — Explorateur russe, mort en avril 1892, à Dorpat. Accomplit en 1851-1855 une exploration fructueuse dans le Kamtchatka.

DIXON (George). — Navigateur anglais, né en 1755; mort en 1800. Fit partie de la troisième expédition de Cook; entreprit, en 1785, un voyage à la côte nord-ouest de l'Amérique, visita la Chine (*A voyage round the World*, 1789; *The navigator's assistant*, 1791).

DIXON (Jeremiah). — Physicien et explorateur anglais. Fit partie de l'expédition pour l'observation du passage de Vénus (Cap, 1761), et fut chargé de délimitation de territoire dans le nord de l'Amérique. Mort à Durham, en 1777.

DIXON (W. H.). — Publiciste, historien et voyageur anglais, né près Manchester, le 30 juin 1829; mort à Londres, le 27 décembre 1879. Princip. publ. géogr. : *The Holy Land*, 1865; — *New America*, 1867; — *Free Russia*, 1870.

DOBNER (Charles). — Officier hongrois. Se voua à l'œuvre antiesclavagiste en Afrique, mort à Budapest, en décembre 1889, à l'âge de 65 ans.

DODWELL (Edw.). — Archéologue et voyageur anglais, né en 1767; mort en 1832. Vécut longtemps en Grèce et en Italie dont il laissa des descriptions intéressantes : *A classical and topographical tour through Greece*, 1819; — *Views in Greece*, 1821; — *Cyclopian remains in Greece and Italy*, 1834.

DOHRANDT (C. F.). — Météorologiste russe, né à Pernau, le 3 avril 1847; mort à Saint-Pétersbourg, le 22 octobre 1878. Effectua de nombreuses observations météorologiques dans l'Asie centrale durant un voyage d'exploration, en 1874-75.

DOLLFUS (Aug.). — Géologue et voyageur français, né au Havre, le 31 mars 1840; mort le 3 juillet 1869. Parcourut l'Europe, l'Orient, divers pays de l'Amérique et fit partie de l'expédition scientifique du Mexique (*Archives de la commission scientifique du Mexique; — Voyage géologique dans ... Guatemala*, 1868).

DOLOMIEU (D.-G.-S.-T. Gratet de). — Naturaliste français, né dans le Dauphiné, le 24 juin 1750; mort à Châteauneuf, le 26 novembre 1801. Fit partie de l'expédition d'Égypte. Nombreux et importants travaux de géologie et de minéralogie.

DOLTER (Cornelio). — Géologue autrichien, né dans les Indes occidentales, en 1850. Voyages géologiques aux îles du Cap Vert, dans le Fouta Djallon (*Die Vulkane der Kapverden*, 1882; — *Reiseskizze aus Sardinien*, 1878; — *Geolog. Wanderungen*, 1883...).

DOMBEY (Joseph). — Naturaliste et voyageur français, né à Mâcon, le 22 février 1742; mort à Monserrat où il fut emprisonné par des corsaires, en 1793. Accomplit durant 1777-1785 une exploration fructueuse dans les Cordillères et dans le bassin de l'Amazone et enrichit le Muséum d'une foule d'objets curieux.

DOMENECH (abbé Emm.-H.-D.). — Missionnaire français, né à Lyon, le 4 novembre 1825. A fait partie, en qualité d'aumônier, de la campagne du Mexique. Auteur de nombreux travaux d'érudition et de récits de voyages (*Voyage dans les solitudes américaines...*, 1858; — *Voyage pittoresque dans les grands déserts du Nouveau Monde*, 1861; — *Le Mexique tel qu'il est*, 1867; — *Histoire du Mexique*, 1868; — *Souvenirs d'outre-mer*, 1884...).

DOMERGUE (Eug.). — Publiciste géographe français, né dans la Charente-Inférieure, en 1849. Princip. publ. : *Géographie pittoresque des cinq parties du monde*, 1875; — *Voyages célèbres*, 1875; — *Almanach illustré des voyages et de la géographie.*

DOMEYKO (Ignace). — Naturaliste polonais, né dans le gouvernement de Grodno (Russie), le 22 août 1801; mort au Chili, où il résida depuis 1837, le 23 janvier 1889. Nombreuses publications sur divers pays de l'Amérique méridionale.

DOMINIK (Hans). — Officier allemand, né le 7 mai 1870. Effectua diverses missions fructueuses dans l'Afrique occidentale (*Sechs Jahre in Kamerun*, 1900).

DONATI (V. Nicolo M.). — Voyageur italien, né à Padoue en 1717; mort à Macao en 1762. Voyages en Dalmatie, en Bosnie; missions dans l'Orient (Égypte, Arabie) (Revelli : *Il viaggio di V. Donati, Roma*, 1896).

DONKIN (W. F.). — Alpiniste anglais, mort accidentellement, durant l'ascension (en compagnie de H. Fox) du Dychtaou (Caucase), le 1er septembre 1888, à l'âge de 42 ans.

DORIA D'ISTRIA (de son vrai nom : princesse Hélène Ghika). — Voyageuse de mérite, auteur de nombreux récits (en langue française) fort attachants, née à Bucharest, le 3 février 1828; morte à Florence, le 17 novembre 1888 (*La vie monastique dans l'Église orientale*, 1855; — *La Suisse allemande*; — *Excursion en Roumélie*...).

DORIA (Jacques, marquis). — Naturaliste et explorateur italien, né à la Spezia en 1840. Visita la Perse (1862), divers voyages d'études dans la Méditerranée, organisateur d'un musée d'histoire naturelle, à Gênes, président de la Société italienne de géographie.

DORN (J. Albr. B.). — Orientaliste russe, d'origine allemande, né dans la Saxe-Cobourg, le 11 mai 1805; mort à Saint-Pétersbourg, le 31 mai 1881. Princip. publ. : *Catalogue des manuscrits et xylographes orientaux*, 1852; *Documents pour la connaissance des langues iraniennes*; — *Chrestomathie de la langue des Afghans*.

DORTA (B. S.). — Astronome et géographe portugais, né à Coïmbre, en février 1739; mort à Saint-Paul (Brésil), en 1795. Envoyé en 1781 au Brésil avec mission d'en délimiter les frontières, il effectua un grand nombre d'observations astronomiques et météorologiques, précieuses pour la géographie de ce pays.

DORTET DE TESSAN (Louis-U.). — Ingénieur-hydrographe français, né dans le Gard, le 25 août 1804; mort à Paris, le 30 septembre 1879. Prit part au voyage de circumnavigation de la *Vénus* (1836-39). Collaborateur à la *Description nautique des côtes de l'Algérie*, d'A. Bérard.

DOUDART DE LAGRÉE (E.-M.-L. de Gonzague). — Marin français, né dans l'Isère en 1828; mort à Toung-tchéo-Fou (Yunnan), le 12 mars 1868. Contribua, en 1862, à l'établissement du protectorat français au Cambodge; effectua, avec F. Garnier la grande exploration dans l'intérieur de l'Indo-Chine (bassin du Mékong), qui devait illustrer leurs noms.

DOULS (Camille). — Explorateur français, né à Rodez, le 17 octobre 1864. Réussit à reconnaître, dans un premier voyage, la région sud du Maroc (1887). Partit en 1888 avec le dessein d'une nouvelle exploration du Maroc et d'atteindre Tombouctou, mais fut assassiné dans le Sahara, en février 1889.

DOURNEAUX-DUPÉRÉ (Robert). — Voyageur français, né à la Guadeloupe, le 2 juin 1845. Fonctionnaire du Sénégal, Dourneaux-Dupéré entreprit en 1874, en compagnie d'un négociant, M. Joubert, un voyage d'exploration à travers le Sahara; ils furent assassinés, dans l'Erg, au mois d'avril de la même année.

DOVE (H.-W.). — Physicien allemand, l'un des rénovateurs de la science météorologique, né à Liegnitz, le 6 octobre 1803; mort à Berlin, le 4 avril 1879. Ouvr. princip. : *Drehungsgesetze der Winde*, 1846.

Dowson (John). — Orientaliste anglais, né en 1820; mort en 1881. Intéressantes publications relatives à l'histoire et à l'ethnographie de l'Inde (*Grammar of the Urdu or hindustani language*, 1862; — *Classical dictionary of Hindu Mythology*..., 1879; — *History of India*... d'après Elliot, 1867-77).

Dozy (Reinhart P. U.). — Orientaliste et historien hollandais, né à Leyde en 1820; mort en mai 1883. Nombreuses et importantes publications d'histoire et d'ethnologie arabes (*Scriptorum Arabum loci*... 1846-63; — *Histoire de l'Afrique et de l'Espagne, par Ibn Adhari*... 1848-52; — Al-Makkari (*Histoire des Arabes de l'Espagne*, 1855..., etc.).

Drake (Ch. T.). — Voyageur anglais, né le 2 janvier 1846. Fit des reconnaissances scientifiques dans le Maroc (1867), dans l'Égypte, en Syrie (1868), entreprit, en 1871, un grand voyage d'exploration en Palestine; mourut à Jérusalem, le 23 juin 1874.

Drake (Sir Francis). — Marin anglais, né en 1545; mort en mer, en janvier 1596. Combattit avec succès contre les Espagnols, mais s'illustra surtout par sa grande navigation sur les côtes de l'Amérique, de 1577-1580, fertile en découvertes géographiques. On lui doit, en partie, l'introduction de la pomme de terre en Europe.

Drake (S. Gardner). — Publiciste américain, né en 1798, auteur de nombreux travaux d'ethnographie indienne et d'histoire locale américaine (*Indian biography*; — *Book of the Indians*... (nombreuses éditions); — *History of Boston*...; — *Old Indian chronicles*, 1836).

Draper (Henry). — Géographe et météorologiste américain, né en Virginie en 1837; mort à New-York, en novembre 1882.

Drapeyron (Ludovic). — Géographe, historien et littérateur français, né à Limoges, le 26 février 1839. L'un des rénovateurs de l'enseignement géographique en France, jouit d'une réputation justifiée de savant probe et consciencieux; auteur d'un grand nombre d'études de géographie didactique, historique et politique; secrétaire général de la *Société de Topographie de France*; principal fondateur et directeur, depuis sa création, de la *Revue de Géographie* (1877).

Drasche-Wartinberg (Richard v.). — Géologue autrichien contemporain. Visita en 1873 la côte ouest du Spitzberg; entreprit plus tard un voyage géologique autour du monde (*Reise nach Spitzberg*; — *Die Insel Reunion*; — *Geologie der Insel Luzon*...).

Drummond (Alex.). — Voyageur anglais, ancien consul à Alep. Visita différents pays de l'Europe et de l'Orient; laisse : *Travels through different countries*. London, 1754. Mort le 9 août 1769.

(*A suivre.*) Paul Lemosof.

RÉCEPTION

DE LA

MISSION SAHARIENNE

(FOUREAU-LAMY)

PAR LA « SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE » A LA SORBONNE

LE 5 DÉCEMBRE 1900

Jamais mission n'avait été accueillie par un public plus sympathique, dans une assemblée aussi splendidement illuminée, — on aurait dit une des *Mille et une nuits*, — que la *Mission Saharienne*, la mission Foureau, sous la présidence de M. Leygues, ministre de l'Instruction publique et des Beaux-arts. Nous présentons ici les principaux documents qui ont vivement intéressé l'assistance, plus nombreuse qu'elle ne l'avait jamais été.

DISCOURS DE M. GRANDIDIER

Président de la Société de Géographie.

Mesdames et messieurs,

M. le ministre de l'Instruction publique a bien voulu donner ce soir à notre Société un nouveau et précieux témoignage de sa bienvaillance et de sa sollicitude en acceptant la présidence de cette séance solennelle, et je l'en remercie au nom de tous nos collègues. Je remercie aussi M. le Président de la République et M. le ministre de la Guerre, de s'être fait représenter à cette réunion, et M. le ministre des Colonies de l'honorer de sa présence. La Société de Géographie est heureuse de leur témoigner en ce jour sa reconnaissance pour l'aide efficace que le gouvernement a donnée à la mission saharienne et qui lui a permis de triompher de tous les obstacles.

Monsieur le ministre,
Mesdames et messieurs,

Notre empire africain occupe une vaste, très vaste étendue, mais, si les parties que baigne la Méditerranée au nord, l'Atlantique à l'ouest, nous sont assez bien connues, il existe entre l'Algérie et nos colonies du Sénégal et du Congo, un territoire immense qui, jusqu'à cette année, nous avait été fermé. Plusieurs fois on a tenté de le traverser et de l'explorer, toujours sans succès. Le désastre de la mission Flatters et la fin tragique de ses membres en 1881, sont présents à toutes les mémoires. M. Foureau a réussi là où tant d'audacieux voyageurs avaient échoué, et il a enfin résolu le problème, capital pour

la grandeur et la prospérité de notre empire africain, de relier nos possessions du nord à celles du sud, en un mot de les unifier.

L'admirable exploration dont nous allons entendre le récit, est certainement une des plus hardies et des plus utiles pour la France qui ait jamais été exécutée en Afrique, si fertile pourtant en voyages extraordinaires. — La Société de Géographie savait bien ce qu'elle faisait, mon cher monsieur Foureau, lorsque, légataire de la fortune de Renoust des Orgeries, elle vous confiait la difficile et dangereuse mission d'explorer, conformément aux intentions patriotiques de notre généreux collègue, les contrées qui séparent l'Algérie du Soudan français et d'affirmer notre prise de possession du vaste domaine saharien. Nul mieux que vous, je dois même dire, nul autre que vous n'eût été capable de mener à bonne fin une entreprise aussi délicate et aussi aventureuse.

La volonté, l'énergie, l'endurance sont des qualités nécessaires aux explorateurs, et elles ne sont pas rares chez nos compatriotes, mais elles ne suffisent pas toujours à leur assurer le succès; pour réussir avec certitude, il leur faut, en outre, de la patience et de la persévérance; il leur faut, ce qui est plus rare, une éducation et surtout le sens scientifiques; il faut enfin qu'ils connaissent à fond le pays et les mœurs, l'état d'esprit et la langue de ses habitants. — Toutes ces conditions, vous les remplissiez.

Mesdames et messieurs,

Quand, à la fin de 1898, M. Foureau est parti pour la grande expédition dont nous fêtons aujourd'hui l'heureux succès, il y avait déjà vingt-trois ans qu'il explorait le Sahara, car, si je ne me trompe, c'est en 1876 qu'il y a fait ses débuts. Après de nombreuses excursions dans le Sud-Algérien et après un long séjour dans l'Oued-Rihr, il y a rempli, depuis 1883, sous les auspices du ministère de l'Instruction publique, neuf missions successives pendant lesquelles il a accumulé une foule de documents précieux : levés géographiques, observations astronomiques et météorologiques, collections de toutes sortes. A cette époque, ses itinéraires formaient déjà le total énorme de 21,000 kilomètres dont 2/3 levés au 1/100,000 et jalonnés par 500 déterminations de latitudes ou de longitudes; sur ces 21,000 kilomètres, plus de 9,000 étaient en pays nouveau. Pendant ses multiples explorations, il a non seulement étudié consciencieusement le pays au point de vue physique et naturel, mais aussi ses habitants, les dangereux Touareg, sur lesquels il a su prendre un réel ascendant.

Comment, avec l'expérience ainsi acquise d'ancienne date, mon cher monsieur Foureau, n'eussiez-vous pas réussi là où tant d'autres, moins bien préparés, ont tristement péri. Déjà, en 1886, Henri Duveyrier, qui connaissait si bien les choses de l'Afrique, disait que vous étiez « l'homme le plus capable de conduire avec succès une mission de l'Algérie au Soudan français ». — En 1897, la Société de Géographie a eu la même foi en vous. — Qu'il eût été heureux, son éminent et regretté président, Alphonse Milne-Edwards, de vous féliciter aujourd'hui, lui qui, comme nous tous, plus que nous tous, n'a jamais douté du succès final de votre entreprise, dont il a suivi jusqu'à sa mort les heureux progrès avec une émotion patriotique, et qui, avec notre cher et dévoué secrétaire général, lui a si noblement donné l'aide généreuse sans la-

quelle elle n'eût pu être accomplie et dont nous leur sommes profondément reconnaissants. Il est juste qu'aux noms de Milne-Edwards et du baron Hulot se joigne, dans un même sentiment de gratitude, ceux de MM. Alfred et Louis Le Châtelier, les amis de M. Renoust des Orgeries, dont les conseils lui ont été précieux pour formuler ses volontés et qui ont veillé avec zèle à leur exécution.

Au nom de la commission du legs Renoust des Orgeries et de la Société de Géographie tout entière, je vous adresse, mon cher monsieur Foureau, nos plus chaleureuses félicitations pour votre magnifique exploration, qui, comme celle de Marchand, laissera une trace ineffaçable dans les annales de l'Afrique. La volonté dernière du généreux donateur, auquel nous devons d'avoir pu consacrer la somme considérable de 250,000 francs, soit les 5/8 de la dépense totale, et sans qui, malgré l'appui bienveillant et efficace du gouvernement, elle n'eût point été possible, est aujourd'hui accomplie; la fortune de M. Renoust des Orgeries, si dignement acquise par toute une vie d'honorable labeur, et qui vient de contribuer si largement au développement de la puissance coloniale de la France, ne pouvait avoir un meilleur et plus noble emploi.

Mesdames et messieurs,

Après avoir rendu hommage à M. Foureau, il convient que la Société de Géographie adresse aussi ses très chaleureuses félicitations aux officiers et militaires, à MM. le commandant Reibell, le capitaine Rondeney, les lieutenants Metois, Verlet-Hanus, Britsch, au Dr Fourrial, à M. Charles Dorian, que nous sommes heureux d'avoir à nos côtés et qui l'ont si activement et si intelligemment secondé, dont il est juste de louer hautement l'énergie morale et le courage indomptable. Nous n'oublierons pas de citer à notre ordre du jour MM. le lieutenant Thézillat, l'aide-major Haller et M. Leroy qui sont encore en Afrique avec M. Gentil, ainsi que MM. le capitaine Ouljan, le lieutenant de Chambrun, Villatte, qui n'ont pu assister à cette séance. Pourquoi faut-il qu'un deuil attriste notre réunion? pourquoi faut-il que le commandant Lamy, auquel nous eussions été si heureux d'adresser un salut cordial et reconnaissant pour la très grande part qui lui revient dans le succès de la mission transsaharienne, soit tombé en même temps que le regretté capitaine de Cointet, victime du potentat Rabah, au moment même où cette mission venait de terminer son œuvre et où l'heureuse jonction des trois importantes expéditions parties du nord, de l'ouest et du sud de nos possessions, expédition Foureau-Lamy, expédition Joelland-Meynier, expédition Gentil, a permis d'abattre à jamais la puissance de notre redoutable ennemi. Le commandant Lamy est mort en héros et son nom est lié indissolublement à l'histoire de notre empire africain.

Mon cher monsieur Foureau, je suis heureux en terminant de vous annoncer que la Société de Géographie vous décerne à très juste titre, pour la belle et utile expédition que vous avez menée à bien et qui vous place au premier rang des explorateurs de l'Afrique, sa grande médaille d'or, la plus haute récompense dont elle dispose et qui vous sera remise à notre assemblée générale d'avril 1901. Chacun des membres de la mission en recevra un exemplaire en argent.

CONFÉRENCE DE M. FOUREAU

SOMMAIRE

Le conférencier dit qu'il avait fait, depuis quinze ans, de nombreuses tentatives de pénétration saharienne, et avait acquis la certitude qu'il lui fallait maintenant une escorte importante pour réussir la traversée. Il rappelle la libéralité de M. Renoust des Orgeries qui a permis à la Société de Géographie de fournir à la mission une grande partie des sommes nécessaires.

Il énumère les noms des membres civils de la mission qui sont : MM. Foureau, chef de la mission, Dorian, Villatte, Leroy et du Passage, puis les noms des officiers de l'escorte qui sont : commandant Lamy, chef de l'escorte, capitaine Reibell, lieutenants Rondeney, Métois, Verlet, Britsch, de Thézillat, Oudjari, de Chambrun et les Drs Fournial et Haller.

M. Foureau, après avoir adressé des éloges à tous ses collaborateurs, consacre quelques lignes de douloureux regrets à la mémoire de son compagnon le commandant Lamy, fauché en pleine gloire et en plein triomphe.

Après avoir indiqué que, partie sous le patronage du ministère de l'Instruction publique, auquel elle appartient, et subventionnée par divers ministères, Sociétés et particuliers, la mission avait quitté Ouargla le 23 octobre 1898, il dit qu'elle avait pour objectif en même temps que comme mandat, la jonction de l'Algérie au Soudan, du Soudan au lac Tchad, et du lac Tchad au Chari et au Congo.

M. Foureau décrit, très sommairement, le Tassili, le Tindesset, région montagneuse difficile, le séjour glacé à Afara, puis l'entrée dans l'Anahef. Il signale les privations d'eau, l'absence totale de végétation qui force, pendant de longs parcours, à faire porter en surcharge, par les animaux, du bois et du fourrage ; la mortalité considérable des bêtes de somme.

Il raconte la marche dans l'Anahef, puis le séjour à Tadent, puis le raid qui le conduisit avec le commandant Lamy, Dorian et Leroy, sous la seule escorte de 30 Chambba, au puits de Tadjenout, point même où fut massacré l'infortuné Flatters, dans une région aride, nue, affreuse, désolée, dominée au loin par les hauts massifs hérissés et hirsutes nommés Sodderai, Serkout et Zerzaro.

Le conférencier aborde ensuite la description de l'itinéraire entre Tadent et In-Azaoua, région composée d'immenses plaines semées de blocs de granit et de chaînes granitiques désolées, c'est le *Tiniri* des Touareg et la *Mer de rochers* de Barth.

On laisse une partie des bagages, cinquante hommes et un officier à In-Azaoua, à cause du manque d'animaux pour transporter, et ce n'est qu'un peu plus tard, pendant le séjour dans l'Aïr que l'on reviendra les chercher.

La route est ensuite continuée vers l'Aïr à travers une région montagneuse coupée de quelques plaines et de quelques lits de rivières dans les thalwegs desquelles se réfugie toute la faune de la contrée : gibier, gazelles, antilopes.

C'est ainsi que la mission arrive à Iferouane, premier village de l'Aïr situé dans la vallée d'Irhazar.

M. Foureau raconte les efforts faits en ce point pour se procurer des

chameaux; il indique que les Touareg Kéloui font le vide autour de la mission, que la nourriture est rare et les chameaux introuvables, bien que le chef du village soit affable, de même que son beau-père El Hadj-Yata, vieillard remarquable, qui a conservé le souvenir du passage de Barth et qui parle longuement du voyageur Erwin de Bary dont il a été l'hôte.

De hautes montagnes, la chaîne du Timgué, dominent tout l'horizon de l'est et tout près du village.

Entre temps le commandant Lamy est allé, avec les animaux de la mission, chercher l'échelon resté à In-Azaoua. Il n'a pu ramener qu'une partie des bagages, le reste a dû être brûlé sur place, sacrifice bien douloureux, mais indispensable.

Une attaque de nombreux Touareg s'est produite à Iferouane, le 12 mars 1899, contre le camp de la mission, mais elle a été repoussée aussitôt par quelques feux de salve.

La mission fait un nouveau pas en avant jusqu'à Aguellal, autre village de l'Aïr, couronné de hautes montagnes et situé sur le bord d'une rivière dont le lit est rempli de beaux gommiers. Ce pas en avant a encore forcé la mission à brûler tout ce qui n'était pas strictement indispensable.

Une série de reconnaissances faites par les troupes de l'escorte et dirigées par le commandant Lamy contre les assaillants du combat du 12 mars, fournissent quelques animaux : chameaux, ânes et bœufs, qui permettront de continuer la route. L'une de ces reconnaissances fut attaquée par un parti de Touareg fort de sept à huit cents hommes, à Guettâra; cette attaque fut repoussée aussi facilement que la précédente, bien qu'elle se fût produite en marche, et elle nous causa la perte d'un homme.

Description de la mauvaise nourriture, de l'état lamentable des vêtements, plus de chaussures, plus de confort, plus de lits de camp, plus de tentes.

La mission atteint ensuite le village d'Aoudéras, encore situé dans la montagne, après une marche difficile et lente en pays montagneux, depuis Iferouane et Aguellal, et avec un convoi des plus hétéroclites, composé de chameaux non dressés, d'ânes récalcitrants, et enfin des chevaux d'officiers et des spahis dont on avait été forcé de démonter tous les cavaliers pour augmenter le nombre des animaux porteurs.

A Aoudéras, séjour de dix-sept jours, palabres interminables, recherche d'animaux qui ne se trouvent toujours point, pénurie de vivres. Absence totale de Touareg notables qui écrivent, envoient des protestations de paix et de dévouement, mais qui se tiennent toujours systématiquement au large. Fêté néanmoins le 14 juillet 1899 par une revue en armes et par une représentation théâtrale le soir.

Le sultan d'Agadez ne désire guère voir la mission, il le lui fait dire et le lui écrit, il éprouve évidemment certaines craintes ; mais il n'y a pas d'autre solution à adopter que d'aller précisément près de lui à Agadez pour peser sur lui et essayer ainsi d'obtenir pour la mission les moyens de continuer sa route et sa tâche.

C'est le 28 juillet 1899 que la mission saharienne arrive à Agadez, et ce n'est que le 17 octobre qu'elle quittera définitivement cette ville.

Le sultan, Mohamed-el-Bokâri, se montre très aimable ainsi que ses parents

et ses vizirs; l'un de ces derniers, Mili-Menzou, mérite d'être cité parce que sa conduite fut toujours correcte et qu'il rendit de grands services à la mission et aussi plus tard, à Dorian, lors du retour de ce dernier de Zinder à Say.

Toute cette amabilité du sultan reste stérile et il se déclare impuissant à donner satisfaction à la mission, toutes ses libéralités se bornent au don de sept chameaux et trente-cinq ânes. C'est avec ce faible appoint que la mission tente un nouvel effort, mais trompée par les guides qu'on lui avait fournis, par l'absence de puits, par l'absence d'un équipage d'eau que le nombre restreint de ses animaux de transport ne lui permettait pas d'organiser, elle atteint seulement Irhaïene et, fortement éprouvée par la soif, elle est forcée de revenir à Agadez.

M. Foureau dit à ce sujet : « Ce déplacement avait été terrible pour tout le monde. Son souvenir restera longtemps gravé dans ma mémoire, jamais la mission n'a affronté de plus redoutable péril. »

Agadez, ville à moitié en ruine, et que l'on quitte plutôt avec plaisir. Série d'étapes rudes et longues, points d'eau très espacés. Brousse du Tamaga remplie de gibier de toutes sortes, antilopes, girafes, etc... Vient ensuite le Damergou, contrée beaucoup plus découverte, grande productrice de miel, contient de beaux villages, avec nombreuses autruches privées.

La mission arrive enfin à Zinder où elle trouve le détachement de Sénégalais, laissé en garnison sous les ordres du sergent Bouthel, par les officiers de la mission Afrique Centrale (ancienne mission Voulet). Ces officiers : MM. Joalland et Meynier étaient eux-mêmes partis pour le Tchad un mois environ avant notre arrivée.

M. Foureau dit : « Les Sénégalais de la mission Afrique Centrale virent défiler devant leurs yeux toute notre escorte, déguenillée, mais vaillante et superbe. Le salut des deux drapeaux, affirmé par des sonneries de clairon, évoquait en ce point et dans ce cadre un tableau émouvant qui fit vibrer d'une réconfortante et chaude émotion les fibres patriotiques de chacun de nous... »

Zinder, grande ville entourée de hautes murailles épaisses, ville émaillée d'arbres au milieu des cases en terre ou des paillottes, d'où aspect gai et riant. Un grand massif de rochers s'élève en ville; un autre, en dehors de la ville, supporte le tata français de commandement, nommé le *Fort Cazemajou*.

Pendant séjour à Zinder, il est procédé à l'inhumation des ossements du colonel Klobb, rapportés par le commandant Lamy d'une tournée d'un mois faite par lui aux environs de Tessaoua pour ramener à la raison des indigènes récalcitrants. On inhume en même temps les ossements du capitaine Cazemajou et de son interprète Olive, recueillis par la mission Afrique Centrale. Cérémonie imposante et triste, à laquelle assistent toutes les troupes en armes.

Description du marché de Zinder, très animé, situé en dehors de la ville, en face de l'une des portes.

Foureau dit avec quelle joie il a trouvé à Zinder un télégramme du ministre de l'Instruction publique lui donnant liberté de manœuvres pour la suite de sa mission, et il ajoute que c'est avec la plus grande satisfaction qu'il a pu ainsi continuer sa marche vers l'est, sur le Tchad et le Congo, après avoir exécuté la première partie de son programme, c'est-à-dire la jonction de l'Algérie au Soudan.

Le 29 novembre, la mission s'avance vers l'est, traverse le Manga, pays renfermant de nombreux lacs à natron dont les indigènes exploitent en grand le sel de mauvaise qualité.

Pays de grandes plaines à hautes graminées, coupées de bouquets d'arbres. Après avoir suivi quelques jours le cours de la rivière Komadougou Yobé, après avoir assisté au village de Begra à l'investiture du nouveau sultan de Bornou, fils de l'ancien sultan détrôné par Rabah, la mission visite Kouka qui n'est plus aujourd'hui qu'un énorme amoncellement de ruines et d'ossements humains, comme du reste partout où a passé le sanguinaire et sauvage conquérant noir Rabah.

La mission suivit les bords du Tchad dans sa partie ouest, nord-ouest, nord et nord-est, tantôt avec la nappe du large visible, tantôt dans le voisinage d'une ceinture de roseaux qui la masque.

Une brousse claire et épineuse s'arrête à la limite de montée extrême des hautes eaux du Tchad. Le gibier y est partout très abondant : antilopes, girafes, rhinocéros, éléphants.

A partir du village de Kologo, on marche à l'est du Tchad, qui se répand, en cette région, en innombrables tentacules formées par des lagunes sinueuses, capricieuses et compliquées, la mission est dans la région du Kânem. Là, au village de Dégué-nemdji, elle rencontre le lieutenant Joalland — dont le camp est à Goulféi sous le commandement en son absence du lieutenant Meynier — qui est venu au-devant d'elle avec une escorte de 30 cavaliers. Des lettres de la mission qui lui étaient parvenues lui ont indiqué le moment de notre arrivée.

De concert avec Joalland, et traversant des régions de halliers giboyeux coupées de nombreux marigots à sec, terrains où s'épanchent largement les eaux du Chari et de ses bras de Delta à l'époque des pluies, la mission gagne en cinq jours le campement de la mission Afrique Centrale, situé sur le bord du Chari, en face de la ville de Goulféi occupée par une partie des forces de Rabah.

Sans s'arrêter longtemps à Goulféi, la mission gagne, d'abord en amont la petite ville de Mara, où elle traverse le Chari, puis le 3 mars, le commandant Lamy s'empare de vive force de la ville de Koussri vigoureusement défendue par des troupes de Rabah.

La mission occupe cette ville et s'y installe. Autour d'elle viennent se grouper de très nombreux indigènes des tribus des Choua, fuyant l'autorité de Rabah et cherchant la protection des troupes françaises.

Des nouvelles de l'avant-garde de la mission Gentil indiquent à la mission saharienne à peu près le point où se trouve actuellement le commissaire du gouvernement M. Gentil. Dans ces conditions le commandant Lamy fait envoyer à M. Gentil des pirogues pour faciliter ses transports et, le 2 avril 1900, M. Foureau quitte Koussri avec ce convoi. Son rôle était en effet terminé et à partir de ce moment les escortes militaires des missions restaient à la disposition du commissaire du gouvernement Gentil.

Le 14 avril, M. Foureau et M. Gentil, qui s'étaient rencontrés sur le Chari, se quittent : le premier pour gagner le Congo, le second pour atteindre Koussri et y rejoindre les troupes des missions. L'orateur dit à ce sujet : « Rien ne

pouvait être plus impressionnant qu'une semblable situation; Gentil s'avançant dans un pays qui est sien, qu'il a fait connaître, voyant tout à coup apparaître un autre homme de sa nation, parti de la Méditerranée et qui vient prendre sa main sur le Chari, c'était là la soudure définitive du dernier anneau de la chaîne française étendue maintenant à travers tout le continent africain. »

M. Foureau remonte ensuite lentement le Chari et le Gribingui, puis recevant quelques tornades, de larges ondées, il traverse la région de brousse qui s'étend entre le poste de Gribingui et celui de Fort-de-Possel sur l'Oubangui: des pirogues l'amènent ensuite à Bangui, point d'où les vapeurs le déposent, en compagnie des explorateurs Bonnel de Mézières et Mercuri, enfin à Brazzaville.

Son impression sur la région équatoriale est plutôt défavorable, l'explorateur préfère le Sahara à la grande forêt. Il remercie tous les résidents et fonctionnaires des postes français du Chari, de l'Oubangui et du Congo de leur accueil affable et empressé, et termine par ces lignes.

« ... Faim, soif, fatigues, avaient été notre partage pendant de longs mois... difficultés de terrain, âpreté de la brousse, obligation de détruire nous-mêmes tout notre matériel, tous nos ustensiles de campement, couchant à terre, sans lits, sans tentes, rien ne nous avait été épargné, et pourtant la mission saharienne restait toujours homogène et vaillante. L'image et le souvenir de la France lointaine qui nous avait envoyés, nous montrant du doigt l'espace à parcourir, l'ardent désir de la réussite, le sentiment du devoir, maintenaient dans le cœur de tous une ardeur, une confiance et une énergie qui jamais, en aucun moment, ne se sont démenties. C'est là ce qui a permis à la mission saharienne de parcourir souffrante, lassée, blessée, mais calme, triomphante et jamais abattue, cette partie redoutable et inviolée du continent mystérieux, c'est là ce qui lui a donné la joie de promener pacifiquement le pavillon de son pays, de l'Algérie au Soudan et du lac Tchad au Congo...

« ... C'est pourquoi, mon œuvre étant terminée, je vous dis maintenant *adieu* et non plus *au revoir*, comme dans mes précédentes communications... »

DISCOURS DE M. LEYGUES

Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts.

Mesdames, messieurs,

Par un arrêté en date du 5 mars 1898, l'un de mes prédécesseurs, M. Rambaud, confiait à M. Foureau et au commandant Lamy une mission à l'effet de traverser le Sahara, du nord au sud, de parcourir le grand désert, de l'Algérie au Soudan.

Foureau avait, depuis vingt ans, exploré les régions sahariennes. Il était familiarisé avec la langue et les mœurs des indigènes; il n'ignorait rien des hommes et des choses de ces mystérieuses contrées. Lamy, dont nous léguerons pieusement le nom à l'avenir, avait acquis, par de longs séjours dans le sud de l'Algérie, l'expérience et l'entraînement qui en faisaient le chef d'escorte nécessaire.

Le 23 octobre 1898, la mission quittait Ouargla; le 3 mars 1900, elle quittait Koussri pour rentrer en France.

Toute son histoire tient entre ces deux dates.

Arrivé aux affaires au mois de novembre 1898, j'ai pu suivre, pour ainsi dire, étape par étape, la marche de cette nouvelle expédition.

La conférence que vous venez d'applaudir ne peut vous en donner qu'une faible idée. Vous en lirez plus tard le récit complet et vous serez rempli de reconnaissance et d'admiration pour la poignée de braves que nous fêtons ce soir.

Mais moi qui sais la grandeur de l'œuvre réalisée, je m'étonne, après avoir entendu Foureau, que l'on puisse être si modeste et si simple, quand on a accompli de si grandes choses.

La mission saharienne est sans pareille dans les annales de notre histoire.

Civils et militaires, officiers et soldats, Français et indigènes, ont rivalisé d'énergie et de vaillance.

Je connais, messieurs, le journal de cette marche épique qui vous a conduits de l'Algérie au Congo.

L'entreprise semblait dépasser les forces humaines. Vous avez réalisé l'irréalisable.

Indifférents à la fatigue, aux privations et au danger, vous alliez droit au but, soutenus par le haut sentiment de la discipline et du devoir, et par cette flamme intérieure, la plus pure de toutes celles qui peuvent embraser le cœur de l'homme, le patriotisme.

Vous songiez à la France lointaine; vous lui aviez fait, en partant, le sacrifice de votre vie, et tout vous devenait facile.

Là est le secret de votre force et la raison de votre victoire; messieurs, vous avez bien mérité de la patrie!

Vous avez fait connaître le drapeau tricolore dans des régions inconnues, et ce drapeau est apparu dans vos mains, tel que nous voulons qu'il soit, comme un symbole de conciliation et de paix.

Vous avez fait la France plus grande et plus aimée, car vous avez été héroïque sans cesser d'être humains.

De longs applaudissements saluent la péroraison de l'émouvant discours de M. Georges Leygues.

Quand ils ont pris fin, le général Persin, représentant le ministre de la guerre, remet la croix d'officier de la Légion d'honneur au commandant Reibell et la croix de chevalier au capitaine Rondelet.

Avant de lever la séance, le ministre de l'Instruction publique remercie tous ceux qui, de près ou de loin, ont aidé la mission dans sa tâche et principalement la Société de Géographie de Paris, les donateurs du fonds de mission, le gouvernement général et les conseils généraux de l'Algérie, et la Presse. Il dit que des croix de la Légion d'honneur seront décernées bientôt à la Mission Foureau.

CORRESPONDANCE ET COMPTES RENDUS CRITIQUES

DES SOCIÉTÉS DE GÉOGRAPHIE ET DES PUBLICATIONS RÉCENTES

Nancy, le 28 novembre 1900.

Monsieur le président,

Nous avons l'honneur de vous rappeler que le Congrès national des Sociétés françaises de géographie tiendra à Nancy sa XXII^{e} session, du 1er au 5 août 1901.

La Société de géographie de l'Est vous serait reconnaissante, monsieur le président, de vouloir bien accueillir favorablement l'invitation que nous vous adressons aujourd'hui, en son nom, et de venir honorer le Congrès de votre présence.

Elle vous prie également de vouloir bien engager les membres de votre Société à se rendre au Congrès pour prendre part à ses travaux. Ils peuvent être assurés de trouver auprès de nous l'accueil le plus cordial: nous nous efforcerons, en rendant leur séjour agréable et intéressant, de justifier l'honneur qui est fait à la ville de Nancy et à notre Société par la réunion du Congrès.

En outre, nous vous serions obligés, monsieur le président, de nous faire connaître le plus tôt qu'il vous sera possible, en vue de la rédaction du programme de la session, les sujets d'étude ou les communications que votre Société a l'intention de soumettre à l'examen du Congrès.

Nous vous prions enfin de nous désigner en temps utile les noms et adresses : 1° de votre délégué officiel; 2° de ceux des membres de votre Société qui ont l'intention de venir assister au Congrès de Nancy et de participer à ses travaux.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Le secrétaire général,
P. COLLESSON.

Le président,
CH. PFISTER.

Adresser la correspondance au secrétaire général, 24, rue des Tiercelins, Nancy.

VŒUX DU CONGRÈS DES SOCIÉTÉS FRANÇAISES DE GÉOGRAPHIE A PARIS
(Août 1900)

Les vœux suivants ont été retenus par le Congrès et finalement adoptés :

PREMIER VŒU. — *Câbles sous-marins.*

Le Congrès des Sociétés françaises de géographie, dans sa XXI^{e} session, émet le vœu :

1° Qu'une conférence soit réunie à Paris;

2° Qu'elle procède à la revision, selon le programme tracé par le gouver-

nement des États-Unis, de concert avec le nôtre, de la convention de 1884.

3° Qu'elle fasse observer les articles 7 et 46 des conventions télégraphiques internationales.

Adopté à l'unanimité.

DEUXIÈME VŒU. — *Documents statistiques et géographiques.*

Le Congrès émet le vœu :

Que les statistiques algériennes et, en particulier, le prochain dénombrement de 1901, soient établis, avec toute la précision désirable, en vue de nous renseigner exactement sur l'état des populations tant indigènes qu'européennes qui habitent notre colonie.

Adopté.

Le Congrès émet le vœu :

Que les ministères mettent leurs documents géographiques et statistiques (cartes, graphiques, diagrammes) à la disposition de ceux qui voudront entreprendre l'Atlas géographique et statistique de la France, à l'imitation de l'Atlas de Finlande.

Adopté.

TROISIÈME VŒU. — *Pénétration de l'Afrique du Nord par l'Ouest Oranais.*

(Le texte de ce vœu m'ayant échappé, je ne puis le reproduire ici).

QUATRIÈME VŒU. — *Fouilles de Rusgunium, opération du nivellement Tombouctou, In-Salah.*

I. — Le Congrès, prenant acte de la communication de grand intérêt du lieutenant Chardon, au sujet des fouilles de Rusgunium, adresse ses remerciements à M. le comte de Villegontier pour sa générosité désintéressée et émet le vœu que les pouvoirs publics encouragent par une subvention la continuation de ces fouilles.

II. — Le Congrès, reprenant la proposition du Congrès de 1899, émet le vœu que des opérations de dénivellement soient entreprises le plus tôt possible, de Tombouctou, dans la direction d'In-Salah, en vue de déterminer jusqu'à quel point des dérivations prises sur le Niger pourraient être utilisées pour l'irrigation de la région.

Ces deux vœux sont *adoptés à l'unanimité.*

CINQUIÈME VŒU. — *Carte de France au* 1/50,000^{e}.

Le Congrès émet le vœu que le projet de carte de France au 50,000^{e}, adopté par la commission centrale des travaux géographiques et par l'Académie des sciences, soit ramené à exécution dans le plus bref délai possible.

Ce vœu est *adopté à l'unanimité.*

SIXIÈME VŒU. — *Intérêts généraux de la Tunisie.*

Le Congrès,

Sous la réserve que les projets de travaux publics ayant un caractère stratégique soient soumis aux autorités chargées d'assurer la défense,

Rappelle les vœux qu'il a émis à Marseille et à Alger relativement à Bizerte;

Regarde comme urgente l'étude d'un tracé Bizerte-Mateur-Pont de Trajan-Thala;

Émet le vœu que les mesures soient prises pour assurer l'avenir du port de commerce de Bizerte avec zone franche.

SEPTIÈME VŒU. — *Canaux du Nord, de l'Escaut et de la Meuse.*

Le Congrès des Sociétés françaises de géographie émet le vœu :

Qu'il soit procédé le plus tôt possible à l'exécution :

1° Du canal du Nord;

2° Du canal de l'Escaut à la Meuse;

3° Des travaux d'agrandissement du port de Dunkerque,

Dans les termes de la délibération prise à l'unanimité, en séance tenue à Lille le 14 mai 1900, par le Congrès des chambres de commerce du nord de la France.

Adopté à l'unanimité.

HUITIÈME VŒU. — *Nom du commandant Lamy.*

Le Congrès, plein d'admiration et de reconnaissance pour les services rendus par le commandant Lamy, dont la mort glorieuse s'ajoute à la liste déjà si longue des héros morts pour la patrie, émet le vœu que le nom du commandant Lamy soit donné à un village de l'Algérie.

M. Flamand demande que pour voter un vœu semblable et pour donner un témoignage solennel de respect et d'admiration pour la mémoire du commandant Lamy, les membres du Congrès se lèvent unanimement.

Les membres du Congrès se lèvent à l'unanimité.

Le vœu est adopté.

NEUVIÈME VŒU. — *Nom de Duveyrier.*

Considérant que la vie de Henri Duveyrier doit servir de modèle aux hommes de science, le Congrès renouvelle le vœu que le Conseil municipal de Paris donne le nom de Henri Duveyrier à une rue de Paris. Le Conseil municipal aurait assurément la sanction de l'opinion publique et celle du monde savant.

Adopté.

DIXIÈME VŒU. — *Exposition coloniale à Alger.*

Le vingt et unième Congrès national des Sociétés françaises de géographie émet le vœu, au cas d'une prochaine exposition coloniale et maritime, qu'il soit fait choix de préférence, comme lieu de son organisation, de la ville d'Alger, capitale du plus important domaine colonial de la France, et dont la proximité d'Europe permettrait d'espérer, pour cette exposition, un très grand afflux de visiteurs.

Adopté à l'unanimité.

ONZIÈME VŒU. — *Vulgarisation du rapport Leclère sur la Chine méridionale.*

1° Le Congrès prend acte de la remise qui lui est faite par M. Leclère de l'ensemble des résultats de la mission officielle d'un si puissant intérêt

qu'il a remplie dans la Chine méridionale et l'en remercie profondément;

2° Remercie M. le ministre des colonies d'avoir autorisé la publication intégrale de ces résultats;

3° Constate que la découverte nouvelle d'un bassin houiller très étendu, renfermant de la houille de qualité supérieure dans les provinces voisines du Tonkin, assure à ces régions un avenir industriel d'une importance exceptionnelle en Extrême-Orient;

Constate en outre que ces régions contiennent des richesses minérales signalées antérieurement et ne peuvent être desservies que par notre colonie d'Indo-Chine;

4° Invite MM. les délégués au Congrès et les Sociétés qu'ils représentent à user de tous leurs moyens d'influence pour la diffusion de ces constatations dans le public français de la métropole et des colonies;

5° Signale aux pouvoirs publics le péril qui résulterait de l'établissement d'une rivalité industrielle entre ces régions et celles qui font partie de notre territoire colonial;

6° Signale la nécessité d'assurer le développement simultané de toute la contrée par l'institution d'une législation industrielle appropriée aux principes de la civilisation et par l'extension d'un régime économique équivalant à celui des nations européennes.

Adopté.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

Séance du 14 *décembre* 1900

PRÉSIDENCE DE M. LE PRINCE ROLAND BONAPARTE

Lecture est donnée d'une lettre émanant de l'Association des anciens élèves du Prytanée militaire de la Flèche et invitant la Société de Géographie à assister à la messe de *Requiem* qui sera célébrée le jeudi 20 décembre, à la chapelle des Invalides, en mémoire du commandant Lamy, tué à l'ennemi.

A ce propos, le bureau rappelle qu'une souscription est ouverte sous l'initiative de MM. Foureau et Dorian, par la Société de Géographie, à l'effet de fonder, au premier régiment de tirailleurs algériens, un prix auquel sera donné le nom du commandant Lamy.

Le secrétaire général annonce le retour du lieutenant Meynier et celui de l'administrateur Bonnassies.

Le premier fut blessé aux côtés du colonel Klobb dans les lamentables circonstances que l'on sait et fut adjoint au lieutenant Joalland pour continuer par le Tchad le programme de la mission de l'Afrique centrale. Sa belle attitude à Kousseri est bien connue.

M. Bonnassies revient de la Haute-Sangha et ses itinéraires complètent, dans cette direction, ceux de M. Perdrizet.

En même temps qu'eux revenait, par la *Ville-de-Maceo*, le lieutenant Larrouy, de l'infanterie de marine, qui mourut d'épuisement en vue de Pauillac.

Le capitaine Joalland ne tardera pas à rentrer en France après avoir

heureusement effectué son retour du Chari au Niger par la rive gauche du Tchad et Zinder, en compagnie de M. Leroy, de la mission saharienne.

La société n'a pas encore reçu de nouvelles directes de la mission Gentil; elle sait seulement que, au début du mois de novembre, il se trouvait au fort Crampel. Cet explorateur comptait rapporter en France la tête de Rabah. D'après lui, la région du Chari pourrait facilement approvisionner le Congo en bétail, en beurre et en riz, si la création de routes reliant le bassin de ce fleuve à celui de l'Oubangui était décidée.

Le reste de la séance a été consacré à une conférence du capitaine d'Ollonne sur son exploration de divers points de la Côte d'Ivoire, du Soudan et de la Guinée que nous avons déjà résumée.

REVUES ANGLAISES

The Geographical Journal, 1900, XII.

A. Donaldson Smith. *Expédition entre le lac Rodolphe et le Nil* (avec carte au 2,000,000^{e}). — C'est la deuxième fois que M. Donaldson Smith a voyagé dans l'extrémité orientale de l'Afrique, mais tandis qu'en 1895 il n'avait pas dépassé le lac Rodolphe, cette fois il a abouti au Nil. Contrarié contre toute attente par des formalités administratives, le départ de l'expédition eut lieu à Berbera, le 1er août 1899, et du 8^{e} au 5^{e} degré de latitude nord, la colonne traversa une région inexplorée; rejoignant ensuite à Gohoulé son itinéraire de 1895, M. Donaldson Smith le reprit jusqu'à Edgder, trouvant en route les rivières réduites à un faible volume; tout le trajet du reste révéla, pendant cet été de 1899, une sécheresse inusitée : l'Oueb et le Djouba n'avaient que la moitié de leur volume ordinaire, et le lac Rodolphe lui-même avait des eaux plus basses de 12 pieds qu'en 1895. Entre Goff et le lac Stéphanie, les hauts plateaux éthiopiens se continuent vers le sud sous l'aspect d'une longue chaîne montagneuse jusque vers l'extrémité méridionale du lac Rodolphe. A Gorili, avant d'arriver au lac Stéphanie, on rencontra des traitants arabes et somâli, venus de Kismayou pour échanger du bétail contre de l'ivoire. On traversa ensuite les belles prairies de Méga, pour atteindre ensuite le rebord du plateau du Boran qui domine de 1,700 pieds la plaine; enfin, le 26 novembre, le lac Stéphanie fut atteint sur sa rive sud-est; le 10 décembre, on arriva au lac Rodolphe. Chemin faisant, les ravages opérés par les Abyssins étaient visibles. et des villages, florissants en 1895, furent trouvés ruinés. A l'ouest de l'Omo, se remarque un profond changement dans la faune; de même, entre les tribus gallas du Boran et les populations arabes du Nil, les explorateurs ne purent se faire comprendre que par signes.

A partir de là, l'itinéraire passa par une série de crêtes et de vallées, en traversant le pays des Moucha, puis celui des Magoï, ces derniers apparentés probablement aux Dinka. Le 15 février, on atteignit l'extrémité septentrionale du plateau de l'Ouganda, et le 27, le point extrême visité par la mission Macdonald. Le 14 mars, on arriva au fort Berkeley, sur le Nil, et après une halte forcée, M. Donaldson Smith reprit le chemin de l'Europe en descendant le fleuve.

E. G. Ravenstein. *Les voyages de Diogo Cão et de Bartholomeu Dias* (1482-1488) (avec 8 cartes). — Lors de l'avènement du roi de Portugal Jean II, en 1481, la côte occidentale d'Afrique avait été déjà explorée au delà de l'équateur jusqu'au cap Sainte-Catherine, mais le Portugal n'avait pas encore su faire prévaloir ses droits de souveraineté, et des flottes entières de contrebandiers espagnols profitèrent de la guerre de 1475-1480 pour faire le commerce sur les côtes de Guinée. L'une des premières mesures prises par le roi Jean consista à faire respecter les droits du Portugal : en 1482 fut fondé Saint-Georges da Mina, le premier établissement européen sur la Côte d'Ivoire; la même année Diogo Cão fut chargé de poursuivre les découvertes le long de la côte africaine et c'est de ce voyage que date l'établissement des premiers *padrões*, ou piliers de pierre aux armes portugaises, déposés comme marques visibles de l'occupation. Dans ce premier voyage, Diogo Cão en plaça deux : l'un à l'embouchure d'un grand fleuve, qui était le Congo, et l'autre un peu au delà du Cabo do Lopo, par 13° 26′ de latitude sud. Ce premier voyage dura de 1482 à 1484. Dans un second voyage, Cão alla jusqu'à 22° 9′, mais les détails de ce voyage sont contradictoires, et M. Ravenstein affirme que Martin Behaim n'y prit point part. Cão mourut durant ce voyage, et ses navires rentrèrent au Portugal (1486).

A peine étaient-ils de retour, que le roi Jean, curieux de faire vérifier l'existence du royaume du Prêtre Jean, envoya une expédition à sa recherche, chargée de doubler l'Afrique. Le commandement en fut confié à Bartholomeu Dias. Malheureusement, nos données sur cet important voyage au cours duquel fut découvert le cap de Bonne-Espérance sont incomplètes, et il n'en existe aucune relation officielle. D'après les quelques sources parfois contradictoires que nous possédons, le cours du voyage aurait été le suivant : Dias partit de Lisbonne en juillet ou en août 1487, dépassa le point extrême atteint par Cão, et arriva au cap da Volta. Un peu après, une tempête le poussa vers le sud pendant treize jours; c'est alors qu'essayant de retrouver la terre, il alla vers le nord et jeta l'ancre dans la baie dos Vaqueiros (Mossel bay de nos jours). Il alla même au delà; la côte, dirigée vers le nord-est, inclinait vers les pays tant cherchés, mais l'équipage refusa de poursuivre la route; il fallut revenir, et c'est au retour que Dias reconnut le cap qu'il appela cap de Bonne-Espérance. Le récit d'après lequel il aurait donné à ce cap le nom de cap des Tempêtes n'est qu'une légende. En décembre 1488, après seize mois et dix-sept jours d'absence, l'expédition rentra dans le Tage. Dias avait découvert 373 lieues de côtes, et montré que l'Inde pouvait être atteinte par mer.

Lieutenant Amdrup. *L'expédition danoise de 1900 sur la côte est du Groenland.* — Jusqu'en 1898, à part quelques Eskimos, nul n'avait mis le pied sur la côte orientale du Groenland entre 65° 3/4 et 70° 1/4, et l'on n'avait de cette côte que des relevés partiels, faits à distance. Cette lacune a été comblée par le lieutenant Amdrup, au cours de deux voyages, le premier, du 16 août 1898 au 12 septembre 1899, le second en 1900.

P. Camena d'Almeida.

REVUES ALLEMANDES

Petermann's Mitteilungen, 1900, XI.

N. Yamasaki. *Le grand tremblement de terre du* 31 *août* 1896 (avec carte au 1,000,000e). — L'année 1896 a été funeste pour le Japon : en juin, le tremblement sous-marin de Kamaïchi, qui fit 22,000 victimes; en août, de grandes inondations dans le centre de Hondo; enfin, le 31 août, dans le nord de la même île, un tremblement qui se fit sentir dans presque tout l'archipel, avec la ville de Rokougo pour centre, le tremblement de terre dit de Rikou-Ou. Ce tremblement de terre se distingue par diverses particularités : neuf jours avant le grand choc, des secousses assez violentes furent ressenties dans les provinces du nord, ce qui est exceptionnel au Japon. Un fait remarquable, c'est la perturbation magnétique qui précéda la principale secousse d'environ trente-trois heures, en débutant par les régions les plus rapprochées de l'épicentre. Le tremblement de terre du 31 août 1896 est en relations avec deux grandes fractures disposées le long de la chaîne centrale du Japon, et appartient à la variété assez rare des tremblements de terre longitudinaux.

E. Seler. *La contestation de frontières entre les républiques de Costa-Rica et de Colombie* (avec carte au 1,500,000e). — Les contestations de frontières si nombreuses entre les républiques espagnoles du Nouveau-Monde ont des origines lointaines. Elles proviennent de l'incertitude qui régnait dans la délimitation des circonscriptions administratives espagnoles, et des concessions territoriales octroyées à distance. Le différend entre le Costa-Rica et la Colombie a été tranché en septembre dernier, et la carte indique, en même temps que les prétentions opposées, la nouvelle frontière.

P. Camena d'Almeida.

REVUES ITALIENNES

Rivista Geografica Italiana, Novembre 1900.

1. *Les découvertes géographiques du* XIXe *siècle*, par le prof. Porena, de l'Université de Naples (voir la *Revue* des mois précédents).

2. *De quelques écrits morphologiques de Charles Gemmellaro.* — Le prof. O. Marinelli, dans cette monographie, met en évidence les mérites géographiques de ce naturaliste sicilien de la première moitié du siècle; il relève surtout que ce fut lui qui le premier fit remarquer le rapport entre la forme de l'orographie et la nature des roches.

3. M. J. Toni donne une relation claire de l'expédition du prince Louis de Savoie au Pôle Nord.

La *Revue* nous informe que l'on vient d'achever les travaux pour la rédaction de la grande carte topographique du Royaume, à laquelle l'Institut topographique militaire a consacré trente-cinq ans.

J.-Lud. Bertolini.

LIVRES

Notre Globe, par E. Sieurin, Paris, Schleicher frères (*Bibliothèque d'histoire et de géographie universelles*), 212 pp. in-12. — Le présent petit volume est le second d'une collection due à l'initiative récente de M. Albert Lacroix, l'érudit et actif écrivain qui nous donne, d'autre part, en ces temps-ci, chez Ollendorf, en collaboration avec M. de Caix, une très belle histoire illustrée de la France, destinée, peut-être, à faire oublier celle de Bordier et Charton. Etablie avec le soin qui distingue toutes les éditions de la maison Schleicher, la collection dont il s'agit, dénommée « Bibliothèque d'histoire et de géographie universelles », s'adresse surtout, en principe, au public, chaque jour plus étendu, des gens curieux de s'instruire. En fait, par la variété des sujets qu'elle veut traiter, par l'esprit scientifique dont elle nous promet de s'inspirer, elle rendra service à d'autres catégories de lecteurs. A une époque où, bon gré mal gré, tout savant doit, pour marquer, être un spécialiste, la culture générale devient, de jour en jour, plus malaisée à acquérir, sans devenir moins nécessaire qu'autrefois. Tel d'entre nous, géographe de profession, peut être conduit, par ses travaux, à avoir besoin de données précises sur les Slaves, ou les Germains, ou l'antiquité romaine, ou telle autre question d'histoire. Inversement, l'historien peut, à un moment donné, sentir la nécessité de notions sur quelque problème de géographie. Où les trouver? Où trouver, sur un point étranger à nos études familières, l'état *actuel*, le *bilan* de l'investigation scientifique, ses solutions définitives, ses lacunes, ses doutes, ses hypothèses? Si la « Bibliothèque » dont MM. Lacroix et Schleicher frères ont déjà publié trois ou quatre volumes, reste fidèle au programme ingénieux de ses fondateurs, elle prendra, ce semble, ce rôle d'information auprès des travailleurs; elle leur fournira de précieux recueils de « conclusions », tout en coopérant, de la manière la plus fructueuse, à l'éducation d'un plus grand nombre.

Nul n'était plus digne de collaborer à une telle œuvre que M. E. Sieurin. Cartographe habile, géographe expert et rompu aux bonnes méthodes, il a révélé, on le sait, un rare talent de vulgarisateur, en créant, avec M. Marcel Dubois, cette série de *Cartes d'études* qui a tant contribué, depuis huit ans, aux progrès de la pédagogie géographique. Par quoi il avait prouvé, non seulement qu'il sait, mais qu'il sait faire voir. Son nouvel ouvrage, *Notre Globe*, dans un autre genre, n'est pas inférieur aux précédents.

C'est, en 200 pages, une véritable « histoire naturelle » de la Terre, étayée sur les découvertes et les travaux les plus récents et présentée sous une forme très lucide, élégante, chaleureuse, poétique parfois. L'idée directrice du livre est, par elle-même, recommandable, et c'est, croyons-nous, la première fois qu'elle descend des hauteurs de la philosophie scientifique dans un traité de cet ordre. M. S. prend comme point de départ la théorie de l'évolution. Un éloquent avant-propos émet en principe que la Terre, semblable à l'humanité même, est un grand être qui se renouvelle continuellement et qui s'achemine vers une mort inéluctable, ou plutôt, à travers des transformations insensibles, mais radicales, vers un état excluant à sa surface toute vie organique. Pour

l'heure, notre planète en est à son automne. Comme tout corps vivant, elle a connu l'enfance, la jeunesse; elle aura sa vieillesse et sa décrépitude.

Ce point de vue élevé conduit le lecteur à huit chapitres savoureux et substantiels, coordonnés et logiques, où est savamment démontrée l'économie terrestre. Dix pages ont suffi à l'auteur de *Notre Globe* pour débarrasser la question des « origines, » des suppositions et des systèmes qui la rendent peu abordable aux profanes et en dégager les certitudes, ou du moins ce que les géologues contemporains considèrent comme tel. Singulièrement plus animé qu'en d'autres précis, un second chapitre, sur le relief, renferme, avec une description très nette des différents types de montagnes, le récit de leur formation, puis un paragraphe consacré à leur importance, où l'auteur, par un choix judicieux d'exemples, a su rajeunir de vieilles idées, toujours justes. A propos des mers, on remarquera un excellent résumé des travaux océanographiques de cette dernière période décennale (Milne-Edwards, Hallez, Thoulet, etc.). La belle *Introduction à la Géographie physique* de M. Thoulet a, notamment, inspiré la page très exacte, mais aussi très littéraire, sur le rôle de l'Océan. L'étude sur les côtes est une analyse très sûre du beau travail, consacré, jadis, par M. Dubois aux articulations littorales. L'*Hydrographie des eaux douces* du même et les livres de Woeikof, Belgrand, Delebecque, Martel ont visiblement guidé, dans la suite, M. S. qui, par l'emploi judicieux de ces ouvrages spéciaux, est arrivé à des tableaux très attrayants du régime atmosphérique et de la vie des fleuves. La flore et la faune, envisagées sous le rapport de l'adaptation au milieu, fournissent de bien intéressants et très accessibles détails sur l'*homochromie défensive* et le *mimétisme*. Quant à l'homme, on aurait pu craindre, pour le développement qui le concerne, l'erreur, ou, plus exactement, l'exagération à laquelle le darwinisme mène parfois ses adeptes. M. S. s'en est sagement garé. Il a dramatiquement exprimé l'action de la nature sur l'humanité; mais il a rencontré des termes plus vigoureux encore pour montrer comment l'être humain a réagi et réagit encore contre la coalition des forces physiques. Un dernier chapitre, « l'avenir de la Terre », excursion — prudente et rapide — dans le domaine des probabilités cosmologiques, fait pendant aux pages liminaires et n'est pas le moindre attrait de *Notre Globe.*

De tels essais de synthèse échappent, d'ailleurs, rarement à toute erreur. Mais, en celui-ci, les fautes ne sont que taches légères, faciles à rectifier pour la prochaine édition. On signalera seulement ici la théorie des formations carbonifères (page 16) qui aurait pu profiter des derniers travaux de M. Gosselet. Je ne sais si ce maître serait d'accord avec M. S., pour attribuer (page 17) à l'*atlantosaure* 30 *mètres* de développement. L'opinion aujourd'hui dominante en géologie, au sujet des monstres du « Secondaire », est, si je ne me trompe, qu'on a, pour la plupart, exagéré quelque peu leurs proportions. N'est-ce pas — 90 et 100 mètres, au lieu de — 50 (page 29), qu'il convient d'attribuer, d'après Sven Hedin, à la dépression de Tourfan? M. S. a-t-il combattu assez fortement (pages 34 et seq.) l'erreur très accréditée de la connexion constante entre tremblements de terre et volcans? Convient-il d'affirmer, avec la même conviction qu'il y a trente ans, que les régions littorales soient les plus sujettes aux oscillations sismiques? L'exemple de Bâle, la ville européenne

qui a subi, depuis les débuts de l'observation régulière, le plus de commotions de ce genre, prouverait plutôt le contraire. On aurait voulu (pages 69 et seq.) trouver les preuves, très simples, de l'influence des courants aériens sur ceux de la mer. De même, on regrette de ne pas voir figurer, dans un livre français, parmi les zones de vents périodiques importants (page 102), celle du golfe de Guinée, sans laquelle le climat de notre Sahara et de notre Soudan serait une énigme indéchiffrable. Je ne sais, d'autre part, si la classification des « races humaines », donnée par M. S. (page 168) et qui est, en somme, celle de Blumenbach, fondée uniquement sur la couleur, serait acceptée d'un anthropologiste. Depuis quelque temps déjà, des ouvrages classiques (cf. *Atlas Vidal-Lablache*, carte 54, cart. 2; et *Atlas Schrader*, carte 5 et notices) fournissent des classements plus conformes aux données nouvelles. Et, en tout cas, les indications statistiques, afférentes à chaque race, semblent bien conjecturales. Pour terminer, l'aimable auteur me permettra-t-il une observation historique? Le rôle qu'il attribue à Brémontier, dans la fixation des dunes landaises, paraît, d'après les travaux récents, un peu exagéré. Brémontier fut, plus encore qu'un novateur hardi, le dernier venu de plusieurs générations d'ingénieurs et même de propriétaires littoraux. Il a terminé et généralisé une œuvre, inaugurée, deux siècles avant lui, et par des hommes qui n'appartenaient point aux P. et C.!

Ces quelques chicanes de détail me feront passer pour pédant. Elles ne nuiront pas à *Notre Globe* qui reste l'un de nos meilleurs traités, — et le plus concis, le plus littéraire peut-être, — de physique terrestre élémentaire. Surtout elles ne porteront aucun préjudice à l'illustration du livre. Les croquis et diagrammes sont dignes des *Cartes d'étude* et, quant aux gravures, elles ont, sur d'autres, cette réelle supériorité de reproduire la nature elle-même. Conclusion : souhaitons que la Bibliothèque Lacroix et Schleicher s'enrichisse de nombreux numéros, semblables à celui-ci.

LÉON LEJEAL.

VICOMTE DE CAIX ET ALBERT LACROIX. *Histoire illustrée de la France. La Gaule Romaine.* Paris, Paul Ollendorf, 1901, in-4°. — Dans ce deuxième volume d'une série qui en aura vingt, les auteurs nous ont donné un récit très détaillé des événements qui se sont déroulés sur le sol gaulois depuis la conquête de Jules César jusqu'à la décadence de l'Empire romain d'Occident. C'est l'histoire de la défaite lente du paganisme et du triomphe de la religion chrétienne, après de nombreuses persécutions où la *Cité de Dieu* finit par remplacer la *Cité Romaine*. C'est la première fois que les origines de notre histoire nationale se trouvent racontées dans de semblables proportions. Et ce qui rend ce volume encore plus attrayant, c'est que les auteurs ont soigneusement profité de toutes les découvertes de la science historique depuis les fameux ouvrages d'Henri Martin et de Michelet. Les progrès de nos connaissances ont été tels, en une vingtaine d'années, que certaines périodes de nos annales se présentent aujourd'hui avec un aspect nouveau. Il faut être reconnaissant à MM. de Caix et Lacroix d'avoir pris une grande peine à nous tenir au courant de ces changements capitaux.

Les illustrations abondent : scènes, statues, portraits, ruines, monuments,

monnaies, ustensiles, tombeaux, autels, cartes et plans, ajoutent beaucoup de clarté et d'intérêt au texte et font de cette œuvre une véritable *Histoire populaire de la France.*

DE MATHUISIEULX.

Histoire de Géorgie, publiée sous la direction de M. RAPHAËL ISARLOFF. — *Aperçu géographique et abrégé de l'Histoire et de la littérature géorgienne*, par M. A. KHAKHANOFF, Paris, librairie de Charles Noblet; Tiflis, librairie de la Société géorgienne des lettres, 1900. — Dans le premier essai, MM. Isarloff et Khakhanoff, qui font aujourd'hui même, dans la *Revue de Géographie*, un acte d'un si haut patriotisme, en essayant d'ouvrir à leur langue l'École des Langues orientales vivantes, font connaître la géographie et l'histoire, les principaux littérateurs. Dans nos colonnes, M. le baron de Baye a été leur précurseur et n'aura pas peu contribué, nous l'espérons, à leur faire obtenir gain de cause.

LUDOVIC DRAPEYRON.

Vers les grands lacs de l'Afrique orientale, par LUCIEN HEUDEBERT, d'après les notes de Georges Révoil[1]. — Les récits de voyage sont de plus en plus à la mode, avec l'extension prise, de nos jours, par les colonies et les explorations. Le livre de M. Heudebert peut être cité comme l'un des plus captivants en même temps qu'un des plus instructifs.

D'après les notes de M. Georges Révoil, l'auteur a rédigé un ouvrage d'une lecture agréable, abondamment illustré et en outre très documenté. La mission de M. Révoil avait pour but l'exploration des lacs de l'Afrique orientale.

Parti de France à la fin de 1885, l'explorateur, après un arrêt à la Réunion et à Madagascar, fit partir sa mission de Zanzibar et de Bagamoyo et visita minutieusement les territoires de l'est africain allemand, Kondoa, l'Ounyamouézi, Tabora, etc., puis revint à la côte. Les péripéties nombreuses de l'expédition, les traits de mœurs, les notes géographiques et détails locaux qui abondent dans le récit, lui donnent une sensation toute « africaine ». C'est un livre à conseiller surtout à la jeunesse et qui, dans tous les cas, est appelé à donner à tous ceux qui le liront l'amour des voyages lointains et périlleux et à faire naître chez tous des sentiments de reconnaissance pour les pionniers du continent noir.

PAUL BARRÉ.

1. 1 grand volume de 416 pages, avec 70 gravures. Librairie Picard et Kaan, Paris.

NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

Le journal (russe) de Bakou, *le Kaspy*, du 24 octobre, rend compte en termes très élogieux des études publiées dans la *Revue de Géographie* concernant le Caucase, par M. le baron de Baye : « Au nord de la chaîne du Caucase », « Au sud de la chaîne du Caucase ».

— Devant la Société de géographie commerciale, M. Fernand Foureau a fait, le 18 décembre, le compte rendu de sa *Mission de l'Algérie au Congo*, avec projections par M. Radiguet.

— La seconde assemblée générale de 1900 de la Société de Géographie a eu lieu, le vendredi 21 décembre, à 8 heures et demie du soir, à l'hôtel de la Société, boulevard Saint-Germain, sous la présidence de M. Alfred Grandidier, membre de l'Institut, président de la Société. L'ouverture de la séance a été marquée par un discours du président. M. A. Bonnel de Mézières a exposé sa mission dans le Haut-Oubangui, le M'Bomou et le Bahr-el-Ghazal. Projections électriques Molteni.

— La Côte d'Or a exporté, d'après le *Manchester Guardian*, 900,000 peaux de singes depuis six ans. Comme les seules peaux qui puissent être vendues sont celles qui ne sont pas trouées par une balle ou par une flèche; comme il est, en somme, assez rare que l'animal soit blessé à la tête, le nombre des peaux exportées ne représente qu'une médiocre proportion des animaux massacrés. Les forêts de l'Afrique occidentale anglaise seront donc avant longtemps dépeuplées de singes si l'on n'y prend garde. On se demande pourquoi cette guerre fratricide. Les nègres tuent les singes pour vendre les peaux aux blancs. Très bien. Mais les blancs, qu'en font-ils? Elles doivent servir à quelque chose et aucun dictionnaire industriel n'en donne jusqu'ici l'emploi. Faut-il admettre que les peaux de singes servent à battre la monnaie du même nom?

— M. Albert Courboin décrit dans l'intéressante *Belgique coloniale* (numéro du 23 décembre 1900) : « Une *fazenda* de café au Brésil » : « En général, la *fazenda* est composée d'un vaste logis ou corps principal à l'usage des propriétaires et de ses dépendances; le tout entouré de différentes constructions que nécessitent les manipulations par lesquelles doit passer le café; enfin, des quartiers du personnel ouvrier. La partie réservée au propriétaire et à sa famille n'est le plus souvent qu'un bâtiment sans grande élégance, quoique prenant parfois les proportions d'un vrai palais; de vastes salles le divisent suivant les besoins. L'ameublement n'y est pas fort luxueux; on y rencontre à peine le strict nécessaire : quelques fauteuils à bascule, des chaises longues, le tout complété par ces deux objets qui semblent être devenus indispensables à toute famille brésilienne : une machine à coudre et un piano. La vie dans la *fazenda* est toute patriarcale; elle est variée par la surveillance des travaux et culture, des récoltes et de la préparation du café; les parties de chasses dans les forêts et dans les *campos* en sont les principales distractions. La *fazenda*, du vrai type, ne forme qu'un seul corps; on y a accès par une porte monumentale donnant sur le vaste emplacement formant cour et qui s'étend devant le bâtiment principal. Faisant suite à celui-ci, on trouve une seconde cour, mais celle-ci ordinairement cimentée ou empierrée; c'est le *torveiros* ou séchoir. Tout autour de ces deux emplacements se trouvent les magasins ou

entrepôts, les ateliers de menuiserie, la forge, les parcs à bestiaux, étables et basses-cours, car la *fazenda* bien comprise doit être pourvue de tout ce qui peut être nécessaire à la vie et aux besoins d'une exploitation de ce genre et pouvoir subvenir à ceux-ci dans toutes les situations, ce qui s'explique par l'isolement complet dans lequel elle se trouve. Actuellement, presque toutes sont éclairées à la lumière électrique; de même, pour les machines, grâce à la force hydraulique prise à une cascade voisine ou, à son défaut, aménagée par un barrage. Dans le cas contraire, la vapeur actionne les machines. Chaque *fazenda* a un local destiné au culte; celui-ci est souvent remplacé par une petite chapelle. Enfin, un jardin potager complète l'installation. »

— La *Revue encyclopédique Larousse* des 1er, 8, 15, 22 et 29 décembre 1900, entre autres articles géographiques, a donné : *les Peuples des possessions françaises* (Afrique occidentale), par Zaborowski.

— Du *Report of the Census of Cuba* (1899), qui nous vient de Washington (*war department*), il résulte que l'île de Cuba qui, en 1887, possédait 1,631,687 habitants, n'en avait plus, en 1899, que 1,572,845, par suite de la guerre, de l'émigration, etc.

— Nous avons reçu de la *Bibliothèque internationale et diplomatique* (Pedire, 1900), *les Territoires africains et les conventions anglaises*, par M. E. Rouard de Card, professeur de droit civil à l'Université de Toulouse, associé de l'Institut de droit international. Nous rendrons compte de cet important ouvrage.

— *L'arbitrage anglo-vénézuélien de Guyane*, par M. Pariset, professeur adjoint à l'Université de Nancy, a fait un intéressant examen de la sentence du tribunal d'arbitrage chargé de délimiter le Contesté de Guyane, réuni à Paris en 1899.

— M. Arthur de Claparède, l'actif et intelligent président de la Société de géographie de Genève, vient de publier une excellente Histoire sommaire des principales explorations de l'année 1900 (Genève).

— M. Élisée Reclus a publié, dans *l'Humanité nouvelle*, une étude qui présente un vif intérêt d'actualité : *La Chine et la diplomatie européenne*.

— La Société de géographie d'Alger vient d'imprimer et de distribuer : *Le Congrès national des Sociétés françaises de géographie*, XXe session, 1899. Compte rendu des travaux du Congrès.

— Il nous est parvenu la conférence de M. E. Broussais, conseiller général, membre du Syndicat commercial algérien, faite le 11 mai 1900, dans la salle des Anciens élèves du collège et du lycée d'Alger, sur la *Pénétration saharienne par les voies ferrées et les lignes télégraphiques* (*Algérie et Soudan*).

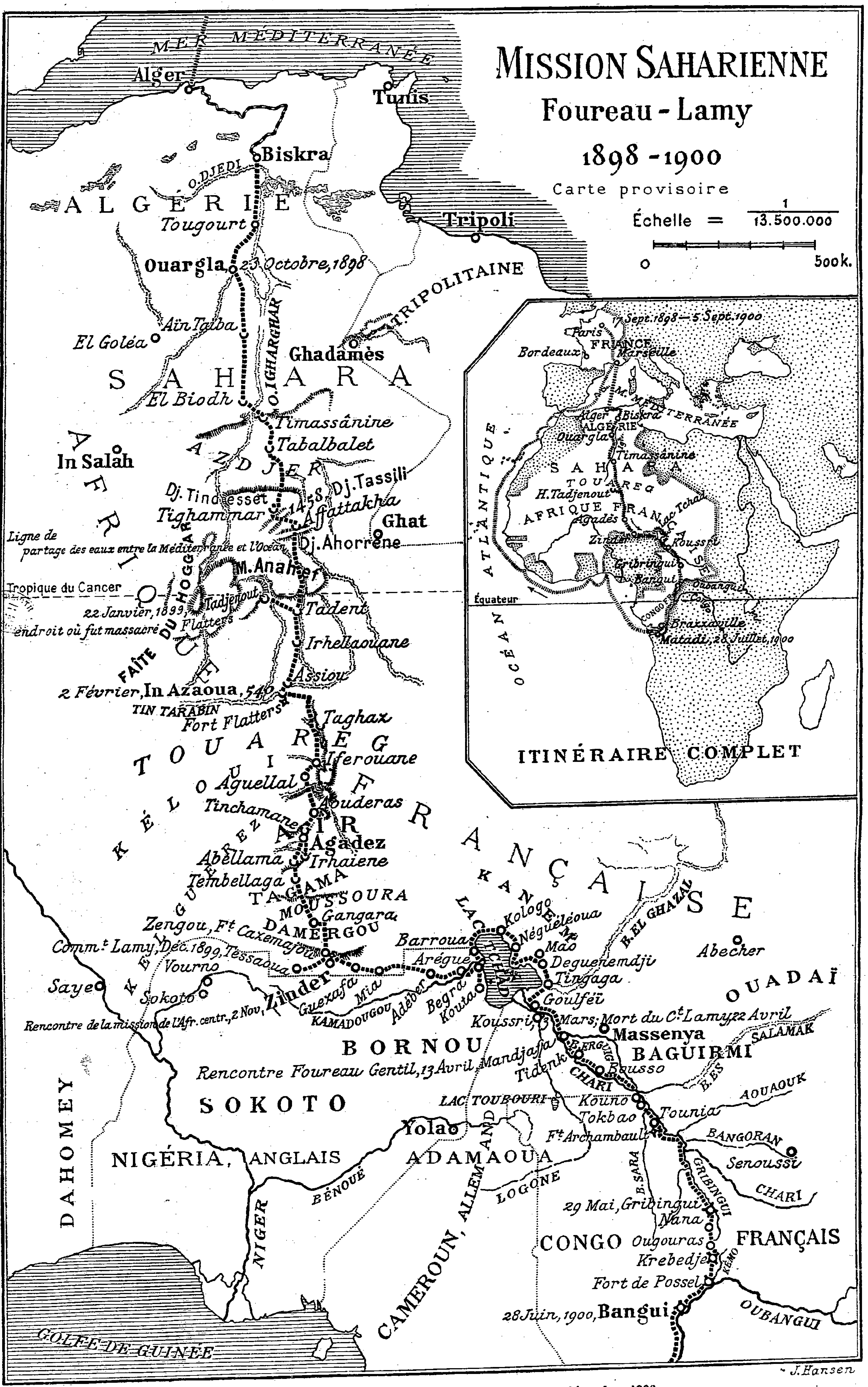
— D'Italie et du professeur Federico Minutelli, nous recevons : *Soluzione grafica di alcuni problemi di geografia matematica*.

— Nous avons reçu de la librairie Alphonse Picard et fils : *Les intéressants souvenirs d'un voyage en Orient*, avec dessins à la plume de l'auteur, par Gabriel Rogeron (2 vol.), et *Trois ans en Allemagne* (usages, mœurs, coutumes, études sociales, administratives et militaires, interviews, par C. Benedetti.

Le Directeur-Gérant : L. Drapeyron.

5829. — L.-Imprimeries réunies, B, rue Saint-Benoît, 7. — Motteroz, directeur.

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE R.F. IMPRIMÉS



Communiqué par la Société de Géographie : séance du 5 décembre 1900.

M. LUDOVIC DRAPEYRON

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE R.F. IMPRIMÉS

M. Drapeyron vient de mourir. La *Revue de Géographie* perd son fondateur et son rédacteur en chef, et la science géographique un de ses serviteurs les plus constamment dévoués. M. Drapeyron aimait la géographie avec passion; il avait pour elle de grandes ambitions; il aspirait à en étendre le cadre et à lui donner dans l'enseignement une place très large, plus large que le comporte la diversité des matières du programme classique. La devise qu'il avait prise est l'expression de son sentiment à cet égard : « La géographie, bien comprise, centralisera, au profit des sciences politiques, toutes les connaissances humaines. » Il s'est efforcé de la mettre en pratique dans la *Revue,* et il l'a fait avec un zèle et un dévouement méritoires. Rédacteur en

chef, il ne se contentait pas de diriger et de coordonner; il assumait sur lui tout le travail depuis le choix des articles jusqu'aux moindres détails de la correspondance et de la correction des épreuves, et il était fier d'en porter seul toute la responsabilité; la *Revue* est véritablement son œuvre; elle ne relevait que de lui et le mérite de cette création lui appartient entièrement. Le conseil d'administration sait combien libéralement il dépensait son temps et sa peine pour soutenir et répandre la *Revue;* il s'associe au deuil et aux regrets des collègues et amis de M. Drapeyron et à l'hommage reconnaissant qu'ils rendent à cet apôtre convaincu et à ce vaillant ouvrier du progrès géographique.

LEVASSEUR,

Président du Conseil d'administration.

OBSÈQUES DE M. LUDOVIC DRAPEYRON

DIRECTEUR DE LA *REVUE DE GÉOGRAPHIE*

M. Ludovic Drapeyron est décédé le 9 janvier et ses obsèques ont eu lieu le 12. Ses amis, ses anciens élèves, ses collègues de l'Université et des Sociétés savantes auxquelles il appartenait, sont venus en grand nombre lui rendre les derniers devoirs. Ses restes ont été transportés à Saint-Paul-d'Eyjeaux, dans le Limousin, d'où sa famille était originaire ; mais auparavant, à l'issue de la cérémonie religieuse, trois discours ont été prononcés : l'un par M. Dhombres, proviseur du Lycée Charlemagne où M. Drapeyron avait professé depuis 1869 jusqu'au moment de sa mise à la retraite, le second par M. Lucien Chauré, vice-président de la Société de Topographie de France, dont notre directeur était secrétaire général, et le troisième par M. Henri Dupont, secrétaire de la 6e section de cette même Société : « La Géographie appliquée à l'étude de l'Histoire. »

DISCOURS DE M. DHOMBRES

Messieurs,

Nous devions à l'homme excellent que fut M. Drapeyron, nous devions au lycée où le maître a enseigné durant près de trente ans, nous nous devions à nous-même qui avons aimé cet excellent collègue, d'accompagner ce cercueil d'un suprême adieu. Rarement une vie a été aussi pleinement remplie que la vie du collègue que nous venons de perdre.

Né à Limoges le 26 février 1839, M. L. Drapeyron commença ses études en Espagne, auprès de son frère établi à Barcelone, puis il vint les continuer à Limoges. Sa vocation pour l'enseignement s'étant dessinée, sa famille l'envoya à Paris où il suivit, en qualité d'élève de l'institution Massin de 1857 à 1859, les cours du lycée Charlemagne, qui était alors la pépinière de l'École Normale. En 1859, Drapeyron entrait à l'École Normale; il en sortait

agrégé en 1862, et en 1869, il conquérait le titre de docteur ès lettres; la même année 1869, il était nommé professeur d'histoire au lycée Henri IV. A 30 ans, M. Drapeyron avait acquis tous les titres universitaires; il était parmi les plus jeunes et les plus distingués professeurs de Paris; le plus brillant avenir s'ouvrait devant lui, lorsque survinrent les douloureux événements de la guerre franco-allemande, suivis de la Commune et du second siège de Paris. Dans ces circonstances, notre cher collègue fit comme toujours, comme en tout, tout son devoir; il nous a laissé le souvenir de ses impressions dans le livre écrit en collaboration avec son camarade M. Seligmann *Les deux folies de Paris.* Le lendemain de la guerre le retrouvait à son poste, au lycée Charlemagne; il devait y rester jusqu'au 1^er^ août 1899. Le jour même de la distribution des prix, le directeur de l'enseignement secondaire, qui avait été son collègue au lycée, M. Rabier, venait apporter, au milieu des applaudissements des maîtres et des élèves, unis dans une même joie, la croix de la Légion d'honneur à ce savant et modeste professeur. Jamais croix ne fut mieux méritée.

Savant et modeste, tels sont bien, en effet, les titres qui conviennent à M. Drapeyron. Sa vie a été une longue vie de travail; son cabinet, le lycée, les bibliothèques résument toutes les années de ce laborieux, dont toutes les étapes sont marquées par des ouvrages importants. Après des thèses remarquables, notamment sa thèse française sur Héraclius, il emporte de son séjour à Besançon, où il est resté de 1862 à 1868, les matériaux qui lui ont servi à sa thèse latine sur la Bourgogne, et qui lui serviront plus tard sur l'*Austrasie* et sur *La séparation de la France et de l'Allemagne au* IX^e^ *et au* X^e^ *siècle;* de ses vacances à Limoges, vacances passées auprès d'une mère en qui se concentraient toutes les affections de l'homme, il rapportait son livre sur *Les Carolingiens en Limousin;* mais c'est surtout à Paris, à la Bibliothèque nationale qu'il consacrait de longues séances pour documenter sa *Revue de Géographie.*

L'historien avait fait place par degrés au géographe, et on peut dire de M. Drapeyron qu'il n'eut de 1870 à 1900 qu'une passion : celle de la géographie. Dans le mouvement si important qui a marqué, à la fin de ce dernier quart de siècle, la renaissance des études géographiques en France, M. Drapeyron occupe une place d'honneur. Dès 1876, il fondait la *Revue de Géographie*, et la

même année il contribuait puissamment à la fondation de la Société de Topographie. Aux dernières vacances encore, il représentait la science géographique française au Congrès de Berlin et il montrait que les temps étaient passés où on pouvait railler les Français d'une prétendue infériorité de ce côté.

Le savant était l'homme le plus doux, le plus affable, au cœur toujours ouvert et à l'abord le plus accessible. Sa grande bonté était confiante dans la bonté des autres, et il ne sut jamais être sévère que pour lui-même. Ses collègues l'appréciaient et l'aimaient; nos chefs hiérarchiques l'estimaient. Plus heureux à certains égards que d'autres professeurs dont l'autorité ne dépasse pas les limites de leur classe, et dont le nom ne survit pas à la génération d'élèves qu'ils ont formée, M. Drapeyron laissera un nom cher et vénéré à ceux qui aiment l'Université, aux maîtres qui l'ont connu, aux disciples qu'il a formés et à tous ceux qui s'intéressent aux études et aux progrès de la géographie.

DISCOURS DE M. LUCIEN CHAURÉ

Mon cher Maître!
Mon cher Collègue!
Mon cher Ami!

Au nom de la Société de Topographie de France il m'échoit le pénible devoir de t'adresser un dernier souvenir.

Laissant à d'autres, plus autorisés que moi, le soin de retracer ce que fut ta vie géographique, je retiendrai seulement ce que tu fus à notre Société, à la Topographie.

Lorsqu'il y a vingt-cinq ans, Frédéric Hennequin qui avait combattu à tes côtés pour la Topographie, au Congrès de Paris en 1875, eut l'idée de fonder une Société consacrée au développement de cette science, il fit appel à ton dévouement, à ta haute expérience, à ta science, pour remplir les fonctions aussi ardues qu'ingrates de secrétaire général.

Ne voyant que le devoir à remplir, les résultats qui pouvaient être obtenus, tu acceptais; nous nous groupions à tes côtés, et depuis lors, tu fus l'âme de notre Association.

Hélas! si je me reporte à cette époque, je cherche autour de

nous les dévoués de la première heure; les rangs sont bien éclaircis, hier nous étions trois, aujourd'hui nous ne sommes plus que deux; car la mort a frappé ferme chez nous. Pourquoi la dit-on aveugle, cette mort barbare? Je veux plutôt croire que, par un raffinement presque excusable, elle se fait une cour d'élite, en choisissant parmi les bons, les savants, les dévoués, les jeunes même! Notre société en sait quelque chose, car l'année qui vient de s'écouler a été une année douloureuse pour elle; après notre cher président, le général Tricoche, notre dévoué trésorier Hurlimann, c'est toi, notre savant secrétaire général, qu'elle vient frapper en pleine vie, en plein travail, au moment où, après une retraite bien méritée, tu allais pouvoir te consacrer tout entier à ces sciences qui furent toute ta vie, l'histoire, la géographie, la topographie.

Toujours infatigable, dans tous les Congrès, soit en France, soit à l'étranger, pour la plus grande gloire de notre Société, tu as tenu haut et ferme le drapeau de la topographie, cette science patriotique entre toutes, et ta voix autorisée était toujours écoutée et tes idées reconnues justes.

A la section de Géographie appliquée à l'Histoire, que tu présidais avec science et dévouement, tes auditeurs ne se lassaient pas de te prodiguer leurs applaudissements sincères.

Tes autres titres, tes mérites, je ne veux pas les rappeler plus longuement, tous, nous qui sommes ici, nous tes amis, tes collègues, tes élèves, nous avons appris à les connaître, à les apprécier.

Que ta vie toute de travail, de science, de patriotisme serve d'exemple aux jeunes; qu'ils s'inspirent, comme déjà beaucoup l'ont fait, de tes leçons, de tes conseils, pour le plus grand bien de la Patrie!

A notre Société, pendant vingt-cinq ans, nous avons vécu côte à côte, suivi tes travaux, applaudi à tes succès, partagé la joie de tes récompenses, hélas! tardivement venues; nous avons admiré ton dévouement à cette belle science à laquelle, célibataire endurci, tu avais consacré tout ce que le cœur d'un vrai Français peut contenir d'amour, encouragé et soutenu par une mère admirable, que nous nous enorgueillissons tous d'appeler notre doyenne, car elle aussi, était des nôtres, à nos promenades, à nos excursions, à nos solennités.

Aujourd'hui, au déclin de la vie, elle est aussi cruellement

frappée dans ses affections maternelles que nous le sommes dans nos affections amicales. Qu'elle reçoive ici l'expression de nos plus sincères sentiments de condoléances.

De convictions sincères, d'une droiture de caractère extrême, d'une honnêteté proverbiale, nous considérions tous comme un honneur de compter au nombre de tes amis et de serrer ta main si loyale.

Repose en paix, cher Maître, ton souvenir est impérissable en nous, ton nom est acquis à la science topographique, à l'histoire du Pays.

Tu fus un vrai croyant; si ton âme immortelle plane au-dessus de nous, elle peut voir ce que les cœurs de tous ceux qui sont venus te rendre un dernier hommage renferment de douleurs, de regrets.

Aussi, mon cher bien-aimé Collègue, au nom de la Société de Topographie de France, en mon nom personnel, ce n'est pas adieu que je te dis, mais au revoir !

DISCOURS DE M. HENRI DUPONT

Messieurs,

Je viens rendre un suprême hommage à celui qui fut mon ami, mon conseiller et mon président à la Section de Géographie appliquée à l'étude de l'histoire. Doué d'une extrême bienveillance, M. Drapeyron avait su grouper autour de lui toutes les bonnes volontés pour étendre l'œuvre qu'il avait entreprise, je veux dire la Société de Topographie à laquelle il s'était voué corps et âme. L'élan que cet infatigable pionnier de la science lui a certes imprimé ne sera pas perdu. Son ombre ne cessera de planer sur nos travaux et de les inspirer. Dans ce moment de terrible épreuve pour nous, il sied de rappeler combien il se multipliait dans nos réunions, avec quelle lucidité d'esprit il éclairait les points les plus obscurs des annales de tous les peuples, appréciant les faits en vrai philosophe. On se plaisait à admirer le diagnostic dont il se servait pour juger les hommes et les choses. Il faut dire que c'était un chercheur, plein d'abnégation, épris de la vérité et assez tenace pour la faire triompher avec des armes courtoises.

Lui que le labeur n'effrayait pas, même au milieu de la retraite, s'est vu terrasser par une impitoyable maladie. Nous avions salué ensemble l'aube de ce siècle qu'il ne devait qu'entrevoir. Aujourd'hui, ravi à notre estime et à notre admiration, il est parti plein de ses œuvres pour recevoir au sein de Dieu la récompense due à l'homme de bien et à l'homme du devoir.

Adieu, cher Drapeyron, adieu, recevez ce faible tribut de notre reconnaissance au nom de la Section d'Histoire appliquée à la Géographie !

THIRA

(SANTORIN)

Au milieu de l'époque tertiaire, la Grèce et l'Asie Mineure ne formaient qu'un continent. Cependant le travail aussi lent qu'incessant de la nature aboutit à effriter le terrain montagneux qui unissait les deux pays, et, peu à peu, des parcelles en tombèrent dans la mer. Ce mouvement préparait un autre cataclysme et celui-ci, bien plus violent, changea complètement la configuration de ces contrées. L'eau salée inonda le littoral nommé Egée; elle changea ses vallées en golfes, ses croupes en îles, en péninsules, et c'est ainsi que se forma la mer Egée. Dans cet archipel, où jamais rien ne demeure tranquille, un cône immense, ébranlé par les révolutions éruptives, se fendit en plusieurs parties, dont nous connaissons les principaux fragments ou îles, sous le nom collectif de Santorin. Ce groupe d'îles comprend Aspronisi, Therasia et Thira (Santorin), parmi lesquelles la dernière domine. L'aspect de Santorin est unique dans son genre. Du sommet du mont Ios, sur une des Cyclades (dont Santorin fait partie), on se rend surtout compte des particularités du petit groupe, placé entre deux golfes. On voit alors surgir de la mer une bande circulaire de terrain, sorte d'anneau qui n'est pas fermé, car l'eau y pénètre de tous côtés et forme ainsi un golfe intérieur. Du côté extérieur les terres s'élèvent en molles ondulations pour s'arrêter brusquement. On dirait un cône à peu près coupé à sa base dont le tronc cependant s'est conservé. Au-dessus de Thira (Thera en grec) se dresse une montagne en forme de dôme : c'est le mont Saint-Elie (569 m. d'altitude) qui, vrai géant, écrase presque les autres hauteurs. Rien de plus captivant que d'entrer dans le golfe intérieur. Là, des rochers pelés, sombres et inaccessibles (200 m.) émergent des flots. Ce sont les Kaïmènes, créations volcaniques, dont l'origine remonte certainement aux temps préhistoriques. De cette époque jusqu'à nos jours c'est un long « procès » qui a fait naître,

disparaître ou se transformer ces écueils. Des couches d'ardoise, de lave, de scories et de cendres, les strient de tons noirs, gris ou rougeâtres, tandis que dans les crevasses, sur les pointes des rochers, éclate le blanc de la pouzzolane[1]. Singulier contraste que cette bigarrure de nuances avec la couleur bleue du golfe, dont la pureté est néanmoins en quelque sorte troublée par les sources sulfureuses, que l'on voit sourdre sur la côte.

S'il était permis de parler de Thira comme d'une personne, nous nous permettrions de même de la féliciter de ses quartiers de noblesse. N'a-t-elle pas été habitée déjà du temps de Kadmos? Ce dernier n'y a-t-il pas consacré les autels de Neptune et de Minerve? Et Thira n'a-t-elle pas, avant l'époque mycénienne, joui d'un développement relativement considérable? Quel long, quel vénérable passé!

Les recherches scientifiques sur Santorin ont commencé avec Hérodote, « le touriste de l'antiquité », qui parle de la fondation de la ville de Thira. Pindare, Posidonius et Ptolémée ont suivi son exemple. Au XV^e siècle le Florentin Cristoforo Buondelmonti alla à Thira, très surpris du *magnum chaos aquarum* qu'il trouva dans ces parages. A la description qu'il donne des îles de l'archipel, l'Italien a joint une carte. Ses impressions sur Santorin ne sont cependant pas complètes, attendu qu'une rencontre à laquelle il était loin de s'attendre, le retint de visiter l'intérieur de l'île. Cette rencontre, ce fut un poulpe de grandeur démesurée qui suivait son bateau. Saisi d'épouvante, l'explorateur mit tout de suite un terme à ses recherches.

A partir du XV^e siècle, il se développe toute une littérature qui a trait à l'archipel. La France et l'Italie (surtout cette dernière), l'Allemagne et la Hollande se sont successivement occupées de ce récif, le plus curieux peut-être, de la mer Égée.

En 1788, l'ère des fouilles est inaugurée par Louis-F. Fauvel; heureusement elle n'est pas encore close. Une série d'amateurs et de savants a fait et fait encore escale dans ces lieux. Après Fauvel[2] qui a trouvé et rapporté de précieux antiques, dont il enrichit le Louvre, ce fut Olivier qui visita Santorin, lorsque, par ordre du

1. La pouzzolane, ciment incomparable, est un objet d'exportation; on l'a beaucoup utilisée lors de la construction du canal de Suez.

2. Les journaux de voyage de Fauvel se trouvent à la Bibliothèque nationale de Paris.

gouvernement de la première République, il parcourut l'empire ottoman. En 1827, les fouilles de l'expédition française et scientifique de Morée sous le colonel de Saint-Vincent eurent pour résultat la mise au jour d'un grand nombre de vases étrusques. Louis Ross, le fameux archéologue allemand, trouva l'Apollon de Thira, maintenant un des *capolavori* archaïques au musée d'Athènes. Ross et avec lui le diplomate et orientaliste M. de Prokesch (Autrichien), ont découvert, gravées, dans les rochers de Thira, des inscriptions de l'antiquité la plus reculée. Il y a environ trente ans, on rencontra à une grande profondeur au-dessous du niveau actuel de la mer, enlisés dans la pouzzolane, des vestiges d'habitations humaines. Les vases et autres ustensiles trouvés dans la terre volcanique témoignent de leur haute antiquité.

A une date récente (1896) le baron de Hiller, épigraphiste allemand, vint à Thira pour s'y livrer à des recherches. Il employa plus de cinq mois de rude labeur au service de la science, qui s'en est bien trouvée. Ainsi nous le prouve l'ouvrage qu'il vient de faire paraître[1]. C'est un compte rendu des plus intéressants sur les résultats qui ont récompensé les efforts de Hiller. La publication ne se borne pas uniquement à un rapport d'archéologue, elle donne encore l'historique de Thira, écrit par le même auteur. En outre, on trouve dans ce livre un article sur la flore de l'île (Heldreich), le levé topographique du plan de cette dernière (Wilski), des observations météorologiques (Hiller, Wilski, Eginitis et Vassiliu) et une esquisse géologique et géographique sur Thira (Philippson). De belles héliogravures, d'autres illustrations et des cartes géographiques sont jointes à la monographie, qui se présente sous la forme d'un magnifique in-folio.

Hiller aborda dans le golfe intérieur, au pied de Thira, actuellement le chef-lieu de l'île, lequel se dresse sur les rochers. L'espace manque aux rives ; pour y remédier on a creusé dans le tuf friable des grottes qui servent d'habitations. De ces demeures de troglodytes, un chemin muletier et très à pic conduit à Thira. C'est un trajet fort pénible pour les bêtes de somme, qui ont à transporter sans trêve hommes et marchandises entre le port et la ville. Cette

1. Die Insel Thera in Alterthum und Gegenwart mit Ausschluss der Necropolen Unter Mitwirkung v. W. Dörpfeld, D. Eginitis, Th. v. Heldreich, E. Jacobs, A. Philippson, A. Schiff, H. A. Schmid, E. Vassiliu, W. Wilberg, P. Wilski, P. Wolters, herausgegeben von F. Freiherr Hiller von Gaertringen mit 31 Heliogravüren, 240 Abbildungen im Text und 12 Carten und Ansichten in Mappe. Berlin, Verlag von Georg Reimer, 1899.

dernière, assise sur une couche de pouzzolane, domine un panorama des plus étranges. Le regard glissant le long des parois, avant de plonger dans le bleu métallique de la mer, s'arrête encore aux sommets dentelés des Kaïmènes, qui par leur structure, par leurs effets de rouge et de noir, semblent un décor de l'Enfer. Telle est la physionomie de la baie intérieure; on n'a qu'à se retourner pour être immédiatement dans un Eden. Voilà que s'élève un cône immense, couvert de vignes et où des villages de blancheur étincelante dévalent le long des pentes. Dans ce paradis tout respire la paix, le bien-être. Et pourtant les forces souterraines, après avoir pour ainsi dire ébranlé l'archipel jusque dans ses assises, seraient à craindre dans ces contrées. Ces forces sont-elles encore à se recueillir après un relâche de trente ans? Se sont-elles épuisées? *Chi lo sà?*

Thira est un lieu très habitable. Dans ses maisons badigeonnées de blanc, construites en lave et en tuf (matières auxquelles la pouzzolane sert de ciment), règnent la propreté et le confort. Un hôtel, le seul dans l'île, et deux journaux sont une des consolations du voyageur. Dans l'antiquité, la ville avec ses ports occupait le côté sud-est de Santorin; son déplacement ne s'effectua qu'au moyen âge. L'ancienne Thira s'élevait donc sur le sommet du Messavuno. C'est grâce à cette position, qui la protégeait contre les pirates, qu'elle put se développer. C'est là aussi qu'à l'heure présente, parmi les ruines qui subsistent encore, habite un brave berger, le seul être vivant dans ces lieux abandonnés. De la hauteur qui portait l'antique ville, nous avons un nouveau panorama à admirer: une guirlande d'îles se découpe sur l'horizon de la mer parsemée de récifs, et, quand l'air est transparent, on peut voir se dessiner tout au loin les lignes des montagnes de la Crète.

C'est le Messavuno que Hiller prit pour objectif de ses travaux. La montagne est la propriété du couvent de Saint-Élie, dont l'abbé autorisa l'archéologue à faire des excavations illimitées. Ce dernier s'établit avec ses ouvriers sur le versant du mont, vivant sous la tente près de la chapelle de l'*Evangelismos*, où il put même, sans déranger la dévotion des insulaires, se créer un atelier. Les fouilles se portèrent d'abord du côté qui avait attiré Ross et Prokesch et où ces deux savants découvrirent tant d'inscriptions sur les rochers; les nouveaux venus purent continuer avec succès l'œuvre commencée soixante ans auparavant. En procédant au déblaiement du

terrain en général, on déterra bientôt des ruines ensevelies dans la poussière classique de l'histoire, et de précieux vestiges d'un vieux passé revirent le jour. Grâce au zèle de Hiller et de ses aides, on arriva à pouvoir reconstituer jusqu'à un certain point l'histoire de l'antique culture de Thira. Nous voyons se dessiner devant nous plusieurs des phases par lesquelles elle a passé. D'abord — si j'ose dire — la plus antique antiquité (VIII^e-V^e siècle); puis les cent ans des Ptolomées; l'époque de l'empire romain, qui se prolonge deux cents ans après Jésus-Christ et les commencements de l'art chrétien. Les *vestigia* de ces différentes phases ont apporté une riche contribution à l'étude de l'art antique. Le grand nombre d'inscriptions qu'on a découvertes — on en compte actuellement 150 — aident à lire dans le passé de Thira. Ces inscriptions, on le sait depuis longtemps, remontent à l'époque la plus reculée que l'on connaisse, à l'Hellade. Elles sont gravées, soit sur des bases, soit sur des tombes, ou à même le roc, parfois aussi sur des tessons. Pour la plupart leurs caractères sont tracés de droite à gauche, avec une libre application de l'alphabet des Sémites, lequel se répandit probablement dans l'île par le moyen des commerçants phéniciens, ou par des pirates. L'architecture des édifices ne semble pas avoir été fort remarquable, à en juger par ce qui reste. On aimait surtout utiliser les rochers qui faisaient toujours partie des constructions : tel un temple d'Apollon, tel un autre sanctuaire, seuls monuments qui semblent avoir été remarquables, en dehors de la *Stoa Basilica*, dont le plan est très intéressant. Deux inscriptions, que Hiller y trouva encastrées, rapportent que, le toit de la basilique s'étant écroulé, il fut restauré pendant le règne de Trajan, et qu'en 149 (av. J.-C.) un riche habitant de Thira avait déclaré vouloir rétablir à ses frais ce vieil édifice, incomparable ornement de la ville. Non loin de là furent dégagés les murs de deux constructions, dont l'une a été apparemment une caserne du temps des Ptolémées, tandis que l'autre a dû être un gymnase. Sous les décombres se trouva un vrai trésor de statues, de torses, de stèles, de bustes, qui fut placé dans un musée provisoire de Thira. L'origine de ce trésor remonte en partie à l'ère grecque, en partie aux premiers temps de l'empire. Si l'on veut juger de l'art, des métiers des Thiréens, on ne le peut que d'après la statue d'Apollon, dont il a déjà été question dans ces pages, et d'après l'ornementation des vases. Il y aurait aussi des inscriptions cadastrales; elles font

supposer qu'alors l'agriculture et l'élevage du bétail florissaient bien plus que la viticulture.

Le 9 mai 1896, M. de Hiller était descendu à Thira; il la quitta l'automne de la même année[1]. Sa vie d'insulaire, remplie de travail, ne l'avait cependant pas complètement détaché du monde, qui même vint à lui. Des confrères en science, tels que Dörpfeld, Wilhelm et Schiff, firent une visite au fouilleur si zélé de Santorin. D'autres érudits encore suivirent et participèrent de même aux travaux de Hiller, qui, dans son livre, consacre à tous un mot de reconnaissant souvenir.

Thira, nous le savons, n'est pas uniquement une étude pour l'archéologue. Le géologue aussi trouve un objet du plus haut intérêt dans le trio d'îles qui composent le seul volcan en ignition dans toute la Méditerranée. Seulement, à Santorin, ces deux catégories de savants n'ont pas à disposer des mêmes moyens pour arriver à leur but : l'enrichissement de la science. Et c'est ici un des cas où l'archéologue est le mieux partagé. Tandis qu'il fouille à loisir la terre, le géologue doit attendre patiemment qu'elle ouvre ses profondeurs pour les livrer à l'investigation. Jusqu'à nos jours, ces deux représentants du savoir humain ont trouvé ample matière pour leurs études à Thira, la plus remarquable des Cyclades; espérons qu'il en sera de même à l'avenir, quant à l'archéologue. En ce qui concerne son confrère, nous souhaitons que les éruptions volcaniques, qui lui ont fourni tant d'intéressantes choses à observer, nous souhaitons, dis-je, que ses éruptions se contentent des bouleversements, dont elles ont inquiété la mer Égée pendant une longue suite de siècles. Quand on a, ainsi que nous, eu l'heur d'apercevoir du haut du cap Sunium les Cyclades par un tiède soleil printanier, quand on a vu ces îles argentées, flottant comme de blancs nénuphars sur un bassin d'azur, on n'a qu'un seul vœu à former dans l'intérêt de leur quiétude :

Noli me tangere !

M^me^ DE HARRASOWSKY.

1. Au moment où nous écrivons ces lignes, nous apprenons que M. de Hiller a visité une seconde fois Santorin, où il a entrepris de nouvelles fouilles. Les résultats qu'il en a obtenus, ont en partie complété les suppositions, les observations faites lors de sa première campagne scientifique. C'est ce qui ressort d'une conférence que Hiller fit en décembre 1899 à la Société archéologique de Berlin.

L'ACTION PLUTONIQUE EN ORIENT

(SUITE[1])

Souvent de grandes surfaces se trouvent relevées et restent en place, comme on l'a vu pour le Monte-Nuovo en Italie, qui sortit du lac Lucrin, à 2 heures du matin, le 29 septembre 1538, jusqu'à 138 mètres de hauteur, après de violents tremblements de terre; pour l'île Julia, en 1832, etc., etc.; enfin en une foule d'autres points du globe, soit par l'émersion lente ou subite d'îles, ou le redressement plus fort de parties déjà émergées, à l'intérieur des continents ou sur leurs bords.

Ovide, de son rocher d'exil, avait observé de Constantza et des rives plus lointaines de la mer Noire, que le niveau relatif de celle-ci variait et qu'il semblait diminuer; mais il n'avait pas commis l'erreur de croire que c'était la mer qui se retirait. Disciple de l'école pythagoricienne, le poète sut renfermer en un admirable sommaire, consacré par les plus savants géologues futurs et de notre époque, la plupart des grandes causes des changements actuels de la terre, causes qui viennent à l'appui du principe de révolution progressive et continue, inhérent à la nature de notre système planétaire et particulièrement de notre globe terrestre.

« Rien ne meurt en ce monde, dit Ovide, tout ne fait que varier et changer de forme », et il donne pour exemple ce qu'il a observé.

1° La terre a été convertie en mer.

2° La mer a été changée en terre. Des coquilles marines gisent loin de l'Océan et l'ancre a été trouvée au sommet des collines.

3° Des vallées ont été creusées par des eaux courantes et des inondations ont entraîné des montagnes jusqu'au fond de la mer.

4° Des marais ont remplacé des terrains secs.

5° Des terrains secs ont été, à leur tour, transformés en eaux stagnantes.

1. Voir numéro de février 1900.

6° Durant des tremblements de terre, certaines sources ont tari; d'autres ont jailli du sein de la terre; des rivières, telles, entre autres, que l'Erasinus, en Grèce, et le Mysus, en Asie, ont abandonné leur lit pour reparaître ailleurs.

7° Les eaux de quelques rivières, de douces qu'elles étaient d'abord, sont devenues amères comme celles de l'Amigue, en Grèce, etc.

8° La formation de certains deltas et de certains dépôts nouveaux ont donné lieu à la réunion de plusieurs îles au continent; c'est ainsi qu'aujourd'hui Pharos se trouve jointe à l'Egypte, Antysse à Lesbos, etc.

9° Plusieurs presqu'îles ont été détachées du continent et sont devenues des îles, comme Leucadie, ainsi que la Sicile qui, suivant la tradition, était autrefois réunie au continent et qui a été entraînée par la mer.

10° Certains pays ont été submergés par l'effet de tremblements de terre. C'est ainsi que Buris et Hélie, deux villes de la Grèce, ont été ensevelies sous la mer, où on les voit encore avec leurs murs inclinés.

11° Trézène, dans le Péloponèse, offre l'exemple d'un autre phénomène: celui de la transformation de plaines en collines par l'effet de *l'air comprimé* cherchant à s'ouvrir un passage.

12° Certaines îles et certaines roches, telles que les îles Cyanées et Délos, ont fini, après avoir été flottantes et sujettes à de très violents mouvements, par rester stationnaires et immobiles. Dans son savant et judicieux essai (*De novis insulis*, cap. 19), il donne à entendre que l'origine de toutes les traditions concernant les anciennes îles de la Méditerranée qu'on prétendait avoir successivement occupé diverses positions avant de devenir stationnaires, est due aux changements considérables qui, par suite d'éruptions sous-marines et de tremblements de terre, s'étaient opérés dans leur forme; circonstance dont les îles émergées nous offrent de nombreux exemples depuis les temps historiques.

Si je cite avec plaisir Ovide, c'est parce qu'il a pu recueillir en Dacie même, en cette Dobroudja, qu'il a illuminée de son génie, les belles notions qui ont traversé les siècles pour recevoir une brillante consécration par les savants du nôtre.

Dans le siècle dernier, par suite des discussions acharnées entre les Vulcanistes et les Neptuniens, les uns voulant que tout vînt

du feu, les autres de l'eau, dans la formation et les transformations de la terre, on avait prétendu, à l'appui de théories aussi hardies que peu raisonnées, que la mer Baltique diminuait et que l'eau baissait, et de là on est arrivé à assurer que la mer Noire suivait la même fluctuation. Mais des observations plus consciencieuses remarquèrent que c'était le relèvement lent du golfe de Bothnie qui créait la différence de niveau par une poussée insensible, mais constante, et que, si une mer quelconque, en communication directe ou indirecte avec l'Océan, baissait d'un centimètre, toutes les mers diminueraient de la même quantité, comme l'Océan lui-même. Donc la mer Noire, pas plus que la mer d'Azov, la mer de Marmara, la mer Adriatique et la Méditerranée, n'ont vu leurs eaux baisser, mais, certains points de leurs rivages tantôt descendre, tantôt prendre plus d'extension et augmenter de hauteur.

Toute la vaste plaine qui s'étend depuis la grande boucle du Danube, de Kalafat jusqu'à Galatz, en ce qui concerne la Valachie proprement dite, a éprouvé des modifications importantes depuis sa formation, par suite de l'action plutonique toujours latente. Plusieurs cours d'eau importants ont été dérangés dans leur cours primitif nord-sud, par une succession de secousses souterraines, relevant et plissant le terrain et barrant leur passage, dans une direction sensiblement parallèle aux Carpathes. On voit, à travers la vallée, d'anciens lits de rivières parcourus dans les temps historiques maintenant à sec. Par exemple : la Ialomita, qui primitivement allait du nord au sud, a changé de direction à partir de Moldoveni, pour courir de l'ouest à l'est et se jeter dans le Danube à Gura-Ialomitzei. Il en est de même du Buzau qui court du sud-ouest au nord-est pour se jeter dans le Sereth, du côté de Galatz. Quand on examine de près le relèvement postérieur à la formation des terrasses de la plaine formant de vraies falaises, comme du côté de Slobozia, on ne peut attribuer cette perturbation dans l'uniformité du dépôt sédimentaire et alluvial qu'à des exhaussements produits par les tremblements de terre. Ce phénomène, si répété ici, a donc incontestablement amené des changements, non seulement sur les rivages de la mer Noire, visibles pour l'observateur, mais encore dans toute la partie comprise entre le bas Danube et les Carpathes, et dans ces montagnes mêmes.

La soudaineté de l'ébranlement de la mince pellicule sur laquelle nous nous agitons est telle qu'aucun indice n'en fait pré-

sager le moment et son arrivée brusque sème l'effroi parmi tous les êtres organisés jusqu'au ver de terre (lombric), qui sort de ses galeries comme s'il avait une taupe à ses trousses; les oiseaux sont agités, les quadrupèdes fuient ou restent immobiles, comme paralysés; les poissons sautent hors de l'eau et cela dure jusqu'à ce que la nature ait repris son calme. C'est à tort qu'on prétend que les animaux pressentent le phénomène. La terre était en convulsions bien avant que le Vésuve, en 79 de notre ère, reprît son activité, ainsi qu'en témoignent les édifices existant à cette époque, tels que ceux de Pompéi, dont Pline le Jeune parle et dont on sait les effets; mais il ne dit pas que les animaux domestiques ou autres aient donné des sujets d'inquiétude avant les convulsions, ce qu'il n'aurait pas manqué d'observer, car les Romains, si superstitieux, attachaient une grande importance à la manière de se comporter des animaux, puisqu'ils tiraient des augures même du vol des oiseaux.

Quoique les mouvements telluriques du sol roumain soient assez forts pour jeter la terreur dans les âmes les mieux trempées, je ne crois pas que Bucarest courre le risque d'être assez violemment remué pour n'offrir plus qu'un monceau de ruines. Cette ville repose sur un puissant dépôt alluvial et pliocène qui, dans l'ordre chronologique, recouvre le miocène, l'éocène et le crétacé dont la composition générale offre une résistance élastique aux fluides expansifs qui remuent la croûte terrestre. Ce n'est guère que dans les roches calcaires du crétacé ou du jurassique que l'effet de ces gaz peut produire de profondes perturbations par leur fragmentation. Ce sont eux qui donnent ce formidable bruit souterrain qui accompagne le phénomène broyant tout sur son passage. Or, le matelas protecteur, — les étages sur lesquels Bucarest est bâti, — ne peut être guère évalué à moins de 18,000 mètres de puissance, s'il n'y a pas de lacunes dans la superposition chronologique des étages, offrant assez de résistance plastique et d'épaisseur pour rassurer sur une catastrophe générale. Cette profondeur est la moindre de celles d'où l'on croit que les ébranlements extérieurs proviennent. Les couches, à stratifications probablement horizontales ou peu inclinées de la plaine, ne peuvent donner lieu à aucun glissement; ce sont les parties accidentées, flancs de coteaux à roches redressées, qui donnent lieu aux plus grands désastres par leur facile déplacement.

Les glissements sont plus redoutables, et c'est à eux qu'on attribue les terribles désastres survenus vers la fin du siècle dernier dans la Calabre, où des terrains énormes ont été transportés, par des plans inclinés, sur d'autres submergés par ces singulières avalanches et, le plus curieux de cette grande catastrophe, a été le nombre d'actions en revendication de la part des propriétaires survivants, voulant prendre possession du terrain recouvrant le leur. Il n'y a donc pas à redouter l'anéantissement de la capitale roumaine et des villes de la plaine pour cette cause, et ce ne serait qu'au cas où la force expansive ne trouverait pas d'issue et qu'elle soulèverait le sol comme une ampoule pour s'affaisser ensuite, que de profondes perturbations pourraient avoir lieu à la surface.

Peut-on rattacher les tremblements de terre locaux, c'est-à-dire ne s'étendant pas simultanément des deux côtés des Carpathes, à l'ensemble des mouvements vibratoires de la grande ligne volcanique indo-océanique, ou ne sont-ils que le résultat de crises non éteintes encore par suite du soulèvement relativement récent de ce système de montagnes et en particulier du grand massif transylvain? Quand on a constaté l'immense vide qui doit exister par suite de la masse énorme d'éjections trachytiques couvrant la Hongrie et venant de la partie fusible placée sous ces montagnes ou sous leur flanc oriental; quand on a reconnu l'existence de volcans, maintenant éteints, mais très actifs vers la fin du miocène et émettant des coulées de laves couvrant de vastes espaces de ce pays, il est permis d'affirmer qu'il doit exister d'immenses parties caverneuses sous ce massif qui a mis en relief les roches les plus anciennes en rejetant violemment les formations du secondaire et, à plus forte raison, du tertiaire. Ces cavernes se remplissent incessamment de gaz hydrogène carboné et d'eau qui se vaporisent et se forment au foyer d'ignition, et qui arrivent à un état de tension tel, qu'ils feraient éclater la montagne entière, s'ils ne trouvaient un chemin dans les couches inférieures. Ils partent comme un éclair, toujours ou presque toujours dans la même direction nord-sud. C'est la constatation de ce trajet régulier, uni à la limitation du phénomène, qui me fait émettre l'hypothèse que c'est sous le massif transylvain qu'il est engendré et qu'il en part pour produire les effets reconnus par l'examen attentif de ses manifestations. Les géologues et les météorologistes roumains devraient fixer leur attention sur ce que je leur soumets, soit pour

approuver, soit pour combattre ma théorie, avec l'assurance que la science y gagnera. Qu'ils s'attachent surtout à reconnaître que, lorsque la Roumanie est convulsionnée, c'est à peine si la Hongrie tressaille.

Il ne s'écoule peut-être pas un mois sans que le sol roumain n'oscille avec des amplitudes plus ou moins prononcées, et cette agitation durera jusqu'à l'extinction des causes locales qui sont engendrées par des combinaisons chimiques opérées dans les régions ou aux abords des régions ignées, produisant les hydrocarbures, le carbone, etc., sous forme volatile, susceptibles d'une dilatation aussi spontanée que considérable. Il est assez difficile de se rendre compte, sans instruments spéciaux, des secousses faibles dans les différents centres de population où la trépidation des maisons est, pendant toute la journée, produite par les voitures, ce qui est dû à l'élasticité du sol sur lequel elles s'élèvent, et ce n'est que dans les heures calmes de la nuit qu'il est permis d'en avoir une sensation nette. Ailleurs on n'enregistre que les secousses très violentes.

Il en est autrement quand les murs s'ébranlent et que les édifices oscillent sur leurs bases, comme particulièrement à Bucarest pendant les journées du 14 septembre 1892, du 10 septembre 1893 et du 31 août 1894.

Il ne faudrait pas s'imaginer que, par suite de la répétition, — vers la même époque, pendant trois années de suite, — de violents tremblements de terre, ceux-ci deviennent régulièrement périodiques. C'est une simple coïncidence d'intervalle, observée jour pour jour. Des tremblements ont eu lieu sans se reproduire dans la suite aux mêmes époques.

La manifestation de ces convulsions se produisant aux approches de l'*époque critique*, comme disent les Allemands, c'est-à-dire de l'équinoxe, pendant trois années de suite dans cette région des Carpathes, ne peut-elle donner lieu à des conjectures, sur l'influence qu'exercerait la précession des équinoxes sur la croûte terrestre et le noyau de fluidité ignée qui s'y trouve? On sait qu'Adhémar a calculé qu'en chaque période de 18,500 années, la terre évoluerait complètement sur elle-même et qu'inclinant toujours dans son mouvement orbitaire, son axe subirait une révolution complète. De là déplacement des marées ignées de la pyrosphère correspondant probablement à celle de nos mers qui acquièrent leur amplitude pendant les équinoxes.

Le déplacement des pôles terrestres est un phénomène parfaitement observé. Des calculs exacts lui donnent une amplitude d'une demi-seconde d'arc, soit de 15 mètres environ, et il se produit suivant une périodicité de quatre cents jours environ. Les observations faites en Russie ont accusé pour cette oscillation de l'axe terrestre une durée de quatre cent onze jours et demi; à Honolulu (Hawaï), les Américains ont trouvé des déplacements du pôle en sens contraire et d'une même amplitude. Ces dernières observations ont décidément confirmé la réalité du phénomène en question.

Il se passe évidemment quelque chose de tout à fait local entre le massif transylvain et le Danube, comme il est démontré par la répétition de symptômes identiques. Contrairement à ce que quelques observateurs ont cru avoir remarqué, il me semble n'y avoir aucune corrélation entre l'état météorologique et les trépidations souterraines, car le tremblement de terre du 14 septembre 1892, comme celui du 10 septembre 1893, ainsi que ceux qui se sont fait ressentir dans l'intervalle, ont eu lieu par un temps fort beau et fort calme, sans avoir été précédés ni suivis d'aucune perturbation atmosphérique; celui du 31 août 1894 a eu lieu exceptionnellement par un vent assez fort. Les années 1892 et 1894 ont été d'une grande sécheresse; tandis que 1893 a été extraordinairement humide et avec abondance de pluies anormales dans ces contrées. C'est donc indépendamment de toutes circonstances extérieures que l'action souterraine se manifeste ici. Tout en niant que les tremblements de terre qu'on a étudiés en Roumanie, Serbie, etc., aient un rapport quelconque avec l'état général de l'atmosphère ambiante, je reconnais qu'ils exercent une influence magnétique constatée par l'agitation de l'aiguille de la boussole. En effet, le frottement des roches, dans une proportion aussi considérable que celle du soulèvement de puissantes masses, ne peut qu'occasionner un dégagement électrique ou interrompre momentanément le courant échangé entre l'électricité atmosphérique et l'électricité latente tellurique.

Étant reconnue l'existence de gaz comprimés à l'état aériforme, liquide ou peut-être solide même, comment leur explosion soudaine peut-elle avoir lieu? Ne pouvons-nous admettre qu'ils résultent de l'effondrement de fractions de la voûte caverneuse, provenant du retrait, par refroidissement, de la partie supérieure

des immenses vides laissés par le déversement à la surface des roches laviques qui couvrent une partie de la Hongrie? Ne pouvons-nous, dis-je, admettre que la chute d'une partie de la voûte ne produise, par percussion, cette explosion? Cette chute peut être provoquée par les commotions lointaines de la région volcanique active et dont les plus légères vibrations peuvent suffire pour amener l'ébranlement et le détachement de roches peu adhérentes. L'expansion des gaz prend naturellement la direction dans le sens du plus grand vide qui lui trace son chemin. Or, quand on remarque les plissements avec rejets, comme des vagues de roches, des Carpathes, on se rend facilement compte de leur mode de soulèvement par refoulement en même temps qu'agissait la masse fluide vomie sur le flanc sud.

La vitesse de propagation des secousses a été observée en beaucoup de lieux fort éloignés. Les tremblements de terre de Zante, en 1893, ont été perçus jusqu'à Strasbourg où des appareils spéciaux les ont enregistrés. La vitesse de translation a été de 2,380 mètres par seconde pour la secousse du 1er février; de 2,320 mètres par seconde pour celle du 17 avril, et de 2,120 mètres pour celle du 1er août. La moyenne a été de 2,306 mètres par seconde. On conçoit donc que si la terre est ébranlée à une pareille distance, l'effet consécutif a lieu dans un rayon bien moindre et, conséquemment, peut provoquer l'effondrement de voûtes recouvrant de grandes cavités plus ou moins profondes.

C'est en vain qu'on cherche dans l'axe exact de la chaîne les roches primitives et éruptives qui, en d'autres montagnes, sont au milieu des deux versants. C'est sur le versant hongrois qu'on les trouve particulièrement et on remarquera que le granite occupe une grande partie de la plaine au nord de Budapest. La force soulevante est venue obliquement sous un angle de bas en haut, de 60 à 80°, poussant toute la masse du nord au sud et produisant des épanchements ignés depuis Presbourg, à peu d'interruption près, jusqu'au fond de la Transylvanie.

Les éléments ignés, principalement les trachytes, proviennent donc du dessous du versant nord, sinon du fond de la plaine. C'est dans ces parties, à des profondeurs dépassant le granite, que des vides existent sur des distances incalculables et qui sont le parcours naturel des forces explosibles allant se perdre dans les régions de la mer Noire, toujours dans la même direction sensible-

ment nord-sud pour la Roumanie et nord-est — sud-ouest pour la Serbie, avec le même point de départ.

Le déchirement et le soulèvement des masses continentales s'expliquent donc facilement par l'accumulation de substances réduites à l'état gazeux dans de certaines parties de l'intérieur du globe, et ces fluides élastiques sont capables de projeter des masses solides à d'immenses hauteurs. Le volcan Cotopaxi n'a-t-il pas lancé à la distance de plus de 12 kilomètres une masse rocheuse d'un volume dépassant cent mètres cubes? Des fluides aériformes s'échappent par des ouvertures en tous points de la terre, soit volcaniques ou autres, presque constamment. Mais on conçoit quelle force ils accumulent lorsqu'ils exercent leur action là où ils sont comprimés sous une masse énorme de roches.

L'exemple du Chili suffit pour montrer leur puissance, car ce pays a été soulevé à diverses époques, sur presque toute la longueur de sa côte, surtout pendant les quelques jours des tremblements de terre de 1835, à plusieurs mètres de hauteur. Les chimistes, en commençant par Faraday et en finissant par Pictet, se sont livrés aux plus intéressantes expériences sur les gaz et particulièrement sur ceux semblables aux gaz qui se dégagent des volcans, tels que les acides carbonique, muriatique, sulfureux, hydrocarburé, etc., et ils ont pu les amener à l'état liquide et même solide. A de simples températures de + 1°11 et + 10° C., la pression pour produire cet effet (état liquide) varie depuis 15 à 50 atmosphères, ce qui, comparé aux opérations de la nature, est insignifiant. Une colonne de lave du Vésuve qui aurait pour hauteur le niveau de la mer jusqu'au bord du cratère, équivaudrait à 300 atmosphères, de sorte qu'à des profondeurs peu considérables, dans l'intérieur de l'écorce du globe, les gaz peuvent se liquéfier et se solidifier, même à des températures très élevées. Il serait trop long de répéter ici les expériences de laboratoire faisant repasser à l'état gazeux le liquide emprisonné et brisant son enveloppe avec violence.

Il est évident que cela se passe ainsi en grand dans les profondeurs immenses du globe d'où émanent toutes les combinaisons qui forment les métaux et les gaz.

M. F. Xénopol.

(A suivre.)

LE RENNE ET LE LAPON

Nous croyons si bien connaître la géographie de l'Europe et les différents peuples qui l'habitent, nous avons tous si souvent entendu parler de la Laponie, des Lapons et du renne, de la manière de vivre des nomades, de leurs mœurs et de leurs coutumes, qu'il faut un certain courage pour traiter ce sujet.

Les Lapons! Qui de nous n'en a vu? Y a-t-il une exposition, ou même une foire dans une ville de 50,000 âmes qui n'ait un enclos réservé à ces petits bonshommes, vêtus de peau, et de leurs bêtes à longues cornes? Qui ne connaît de vue leur petit traîneau, en forme de demi-pirogue ou de sabot, attelé d'un pauvre renne essoufflé, mis à la disposition du public moyennant quelques sous, et qui fait le bonheur des bonnes et des enfants par sa docilité et l'allure régulière et modérée avec laquelle il les promène autour de son enclos.

Nous savons tous que les Lapons forment un peuple doux et paisible, spécialement adapté et outillé pour vivre dans un pays qu'aucun autre ne pourrait habiter, et dans un climat si rude qu'eux seuls peuvent le supporter. Nous savons tous que le renne est le seul animal domestique qui puisse rendre des services à l'habitant de ces contrées désolées et que l'existence du Lapon dépend entièrement de celle de ce précieux animal, qui le nourrit de sa chair ou de son lait, qui le sert comme bête de trait ou de course en hiver, comme bête de charge ou de labour en été, dont la dépouille lui fournit vêtements, couvertures de lit ou de voyage, matériaux pour sa tente ou ses harnais, ou argent comptant, et qui par conséquent réunit les avantages et les qualités du cheval, de la vache et du bœuf.

Heureux petit peuple! nous écrions-nous volontiers, il est à l'abri des guerres, il vit sans faire parler de lui, mais en paix,

dans un territoire que personne ne lui envie, dont les intrigues diplomatiques ou la politique ne viennent jamais troubler la tranquillité. Heureux pays qui n'a à redouter ni passages de troupes, ni révolutions, ni menées socialistes, ni attentats d'anarchistes, ni grèves, ni persécutions, ni oppression ! Et nous terminerions volontiers ces réflexions en répétant avec le poète : « Pour vivre heureux, vivons cachés ! »

Malheureusement il faut bien en rabattre, et il resterait au contraire à savoir si ce peuple ne serait pas moins à plaindre s'il vivait moins caché, car le Lapon, dont la patrie est maintenant partagée entre trois puissances différentes, a tellement à souffrir, depuis une trentaine d'années environ, de ce morcellement contre nature de son territoire, et de tous les inconvénients qui en résultent pour lui et pour ses troupeaux, qu'il diminue rapidement et que sa complète disparition d'ici à un avenir plus ou moins éloigné ne saurait faire l'objet d'aucun doute.

Quoi! dira-t-on, est-il possible que les gouvernements russe, suédois et norvégien tyrannisent ces pauvres gens en les accablant d'impôts, en les forçant d'apprendre la langue nationale, ou en les obligeant d'abandonner le culte de leurs pères et d'adopter une manière de vivre à laquelle la nature ne les a pas destinés? Se pourrait-il que l'impôt du sang, qui pèse toujours plus sur les peuples de l'Europe, soit prélevé aussi sur les nomades ? Les arrache-t-on à la liberté pour les envoyer sous les drapeaux?

Non, le Lapon n'est pas astreint au service militaire, il n'est sujet à aucune persécution religieuse, à aucune tyrannie gouvernementale, mais il n'en meurt pas moins victime de la cupidité de ses voisins immédiats et des entraves que la délimitation des frontières, les tracasseries et les impôts des communes, qui vont toujours en augmentant, apportent à la vie errante et libre que la nature de son bétail, aussi bien que celle du pays qu'il habite, lui rend indispensable. Il disparaît peu à peu, à mesure que ses troupeaux fondent sous la balle du braconnier, aussi bien que sous les dommages-intérêts et les exactions des agents des frontières et des percepteurs d'impôts.

Si le lecteur veut bien jeter un coup d'œil sur la carte de la Laponie d'Europe, il verra que la plus grande partie de ce territoire appartient à la Finlande russe et à la Norvège, et que la frontière qui sépare ces deux pays passe au milieu même des déserts

incultes où les vastes forêts alternent avec les montagnes, les lacs et les cours d'eau, où l'hiver et la nuit règnent sans partage les trois quarts de l'année et où le Lapon et ses troupeaux ont erré en liberté de temps immémorial. Il verra en outre qu'au sud de la Laponie norvégienne, qui forme la province du Finmark, commence la Laponie suédoise, moindre en étendue que les deux autres, et constituant la province suédoise de Lappland. Il remarquera enfin que la Laponie finlandaise ou russe se prolonge au sud du Finmark en une langue étroite qui sépare cette province de la Laponie suédoise, et la multiplicité des frontières, aussi bien que l'enchevêtrement des lignes territoriales qui en est la conséquence, lui sautera immédiatement aux yeux.

Lorsque, il y a quelque cent cinquante ans, le Danemark et la Suède se partageaient seuls la presqu'île scandinave et la Finlande, ces deux puissances reconnurent la nécessité où se trouvaient les Lapons de suivre leurs troupeaux dans leurs courses périodiques des bords de la mer aux hautes régions du Finmark, et de celles-ci aux vallées plus boisées et mieux abritées de la Finlande, selon les exigences des saisons, les rigueurs du climat et l'obligation où ils se trouvaient de donner aux pâturages le temps de se regarnir de fourrage. C'est pour cela qu'elles convinrent en 1751 de ne point les astreindre à des frontières, de telle façon que les Lapons norvégiens, alors sujets danois, pouvaient librement et sans entraves passer dans la Laponie suédoise et les Lapons suédois dans la Laponie norvégienne avec leurs troupeaux. Cette sage disposition resta en vigueur, même après les événements politiques qui bouleversèrent la carte du nord de l'Europe en 1809; et longtemps après que la délimitation des trois Laponies actuelles eut été fixée, les Lapons ne s'inquiétaient pas plus que leurs rennes de savoir s'ils foulaient le sol du territoire norvégien, suédois ou finlandais. Les droits qui leur avaient été donnés semblaient être si bien consacrés par l'usage et la nécessité, que personne ne songea, pendant bien des années encore, à les leur contester, et aucun gouvernement n'eut à cœur de restreindre la liberté de ce peuple nomade, si personnel dans sa manière de vivre et si différent de tous ceux qui l'entouraient.

Malheureusement cet âge d'or du Lapon ne devait pas durer toujours, et lui aussi ne devait pas tarder à devenir la victime des susceptibilités de voisinage et des intrigues diplomatiques. Les

difficultés qui ne tardèrent pas à s'élever entre le gouvernement de la Finlande russe et celui de la Norvège, au sujet des droits de pêche sur les côtes du Finmark, provoquèrent par représailles, ou occasionnèrent par esprit d'inimitié, une observation plus stricte du mien et du tien entre les deux pays, et le Sénat finlandais, le 28 août 1852, décrétait par ukase de l'empereur, que « puisque le gouvernement norvégien élevait tant de difficultés pour permettre aux Lapons finlandais de pêcher et de chasser dans le golfe de Varanger avec leurs frères de Norvège », le passage de la frontière serait désormais strictement interdit aux Lapons norvégiens et à leurs troupeaux.

Un certain nombre d'années plus tard, en 1889, la clôture de la frontière finlandaise fut également prononcée contre les Lapons suédois et entra immédiatement en vigueur.

La Norvège riposta immédiatement en fermant sa frontière aux Lapons finlandais-russes et à leurs rennes, les infractions aux lois d'interdiction se trouvant punies, dans chaque pays, par la confiscation au profit de la couronne d'un sur dix des rennes pris sur territoire interdit, mais la rapacité d'agents peu scrupuleux, le vol et le braconnage rendirent d'année en année cette perte plus grande pour le propriétaire délinquant.

Pour bien comprendre les difficultés et les misères qu'entraîne pour les Lapons de chaque nationalité l'application de ces lois territoriales, et les pertes ruineuses qu'elles occasionnent aux propriétaires de troupeaux, il convient de rappeler ici que le renne n'est que d'une domesticité relative et que ces animaux sont loin d'avoir le tempérament tranquille et l'humeur docile de nos bêtes à cornes. C'est plutôt ici le pasteur qui suit son troupeau que le contraire.

Dès les premiers jours de l'été, quand les moustiques commencent à les tourmenter, les animaux se dirigent par instinct vers les montagnes, où ils sont moins exposés à leurs piqûres. Quelque quinze jours plus tard, le moustique disparaît et les troupeaux descendent pêle-mêle sur les bords de la mer, dans laquelle ils aiment à se baigner et où les paturages sont riches et abondants. Les petites anses abritées et les baies de la côte fourmillent alors de bêtes aux longues ramures qui leur donnent de loin l'aspect de forêts submergées. C'est le temps de vacances des nomades norvégiens et suédois ; ils vivent de chasse et de pêche et

ne s'inquiètent guère de leurs rennes, qu'ils n'ont plus à protéger contre les attaques des fauves.

Cependant, comme on le verra par un coup d'œil sur la carte, les côtes maritimes appartiennent, dans toute leur étendue, à la Norvège et il est presque impossible aux Lapons finlandais russes d'empêcher leurs rennes, qui ont brouté avec leurs congénères d'outre-frontière, de se précipiter avec eux vers la mer, où ils deviennent la proie des agents, des braconniers et des Lapons suédois-norvégiens, dont l'honnêteté, autrefois proverbiale, s'est bien relâchée sous l'influence du mauvais exemple et de la démoralisation générale.

Le séjour à la côte dure deux ou trois semaines tout au plus, après quoi il faut songer à prendre ses quartiers d'hiver, c'est-à-dire à se diriger vers l'intérieur. Les nomades rassemblent alors, à l'aide de nombreux chiens, leurs animaux errants, chaque propriétaire dégageant ses bêtes, qui portent toutes sa marque particulière, d'une masse de dix à douze mille têtes, opération de triage des plus laborieuses et difficiles, puisque chaque animal doit être « lassé » et extrait de la masse à la force du poignet. Les différents troupeaux ainsi reconstitués, chacun tire de son côté pour s'en aller retrouver son pâturage d'hiver favori et c'est maintenant au tour du Lapon suédois-norvégien à redouter la frontière finlandaise russe, près de laquelle il se trouve et qu'il a mille peines à faire respecter à ses bêtes.

Le plus grand ennemi naturel du Lapon est le loup. Il l'oblige à une surveillance continuelle, et peut en une nuit ruiner le plus riche propriétaire. En effet, un troupeau attaqué par ces carnassiers se disperse dans toutes les directions, les animaux fuyant par groupes jusqu'à ce qu'ils rencontrent un autre troupeau dans lequel ils se jettent tête baissée. Le propriétaire et ses aides ont alors à entreprendre de longues courses pour visiter leurs voisins et ramener leurs rennes égarés. Autrefois, quand il n'existait pas de frontières, et que tous les Lapons étaient unis et frères, le troupeau se trouvait reconstitué au bout de quelques semaines, moins une ou deux bêtes dévorées par les loups. Mais maintenant, la plupart de ces animaux passent la frontière, et le « laensman » les confisque, ou bien les braconniers, les colons étrangers ou les Lapons rivaux en font leurs proie, et le pauvre propriétaire se voit rire au nez quand il vient les réclamer.

Outre l'attaque des carnassiers, le renne est exposé à d'autres périls encore. C'est la neige qui se recouvre tout à coup d'une croûte si dure qu'il ne peut plus l'écarter avec ses pieds de devant pour arriver au lichen dont il se nourrit en hiver. Affamé, le troupeau se disperse et les animaux qui sont poussés par leur instinct à rechercher le couvert des bois et les vallées plus abritées, périssent par centaines ou passent les frontières sur tant de points différents que leurs gardiens ne suffisent plus à les en empêcher. Ou bien c'est le paysan colon qui saisit les bêtes errantes par procès, ou simplement en vertu du droit du plus fort, pour s'indemniser des dommages réels ou prétendus qu'elles lui occasionnent en piétinant ses cultures et en mangeant les dépôts de mauvais fourrage qu'il a pu récolter pour ses vaches et ses moutons, et qu'il a eu soin de placer sans clôture dans les endroits où le renne pouvait à peine éviter de marcher dessus.

En vue d'enrayer l'émigration en Amérique, qui enlève chaque année des milliers de bras aux provinces scandinaves, on offre maintenant aux paysans des concessions de terre en Laponie, à des conditions si avantageuses, en apparence du moins, qu'un nombre toujours plus grand d'émigrants se laissent séduire, à mesure que les perspectives de réussite en Amérique vont en diminuant d'année en année, comme c'est le cas. Malheureusement, les paysans scandinaves, dans l'élite desquels les émigrants sont en général loin de se recruter, détestent et méprisent les Lapons, par le plus injuste des préjugés de race, et ils sont toujours prêts à leur chercher noise ou à les exploiter. D'ailleurs ce sol ingrat, qui peut à peine fournir à l'entretien de quelques vaches, chevaux et moutons, la nature ne l'ayant jamais destiné à autre chose qu'à nourrir le renne, les rebute bientôt par sa stérilité, et ils ne tardent pas à abandonner la charrue pour prendre le fusil, et devenir chasseurs ou plutôt braconniers. Ils y trouvent bon profit et une impunité assurée, car le renne, dont la viande n'est pas considérée comme venaison, échappe au bénéfice de la protection des lois sur la chasse, et peut se vendre librement et en toute saison, comme viande de boucherie. Fumée, salée ou fraîche, elle fait, ainsi que les peaux et les bois, l'objet d'un commerce toujours plus important et trouve des acheteurs qui payent bien, et en bon argent comptant, sans s'inquiéter de la provenance.

Un des principaux journaux de Stockholm, l'*Aftonbladet*, dont

l'un des correspondants vient de faire un voyage d'exploration et d'investigation dans les trois Laponies, dit à ce sujet :

« La conséquence de cette rigoureuse clôture des frontières est que ce peuple, autrefois uni et d'une honnêteté proverbiale, est maintenant désuni et démoralisé. Il a appris à pratiquer la trahison, la dénonciation, le faux témoignage et le vol. Les voleurs de rennes deviennent toujours plus nombreux, aussi bien en Finlande qu'en Norvège. Le nombre de ces bêtes à cornes est en décroissance rapide, et les pâturages, tout le long de la frontière norvégienne, autrefois si réputés, n'ont presque plus de valeur, étant piétinés et broutés d'un bout de l'année à l'autre, sans repos pour le sol. Mais le pire de tout est la haine qui a semé ses graines entre les Lapons de différentes nationalités ; c'est une haine entre frères qui ne peut que précipiter la ruine de ce peuple. »

Enfin l'eau-de-vie, qui a exercé ses ravages chez tant de peuples à demi sauvages que la civilisation cherchait à atteindre, ce poison de l'âme et du corps, qui semble toujours apparaître à côté du flambeau du missionnaire, comme pour montrer que le mal et le bien doivent marcher côte à côte en ce monde, afin que l'homme fasse son choix, l'eau-de-vie a trouvé facilement son chemin sous la tente du nomade; elle aussi contribuera pour sa bonne part à l'extinction de la race.

Elle est, en effet, répandue à flots et à vil prix dans le pays par les marchands chez lesquels les Lapons s'approvisionnent, et dont le nombre va toujours en augmentant. L'ivrognerie est devenue en Laponie, comme dans d'autres contrées, une plaie qui ne fait que s'étendre. Il existe certainement une loi qui interdit l'introduction de l'eau-de-vie en Laponie et la vente de cette liqueur aux Lapons, mais elle est facilement éludée ou même absolument méconnue, et le nomade, amateur passionné de la funeste drogue, ne peut entrer chez le négociant pour le plus petit achat sans se voir immédiatement offrir un verre d'eau-de-vie, bientôt suivi d'autres. Rien ne se vend, rien ne s'achète avant que l'infâme exploiteur n'ait plongé sa victime dans un état d'ivresse ou de demi-ivresse qui lui permet de la plumer avec plus de facilité.

Il ne saurait donc y avoir de doutes à cet égard, une espèce particulière du genre animal et une race d'hommes bien distincte, le renne et le Lapon, sont en train de disparaître. Le seul moyen de les conserver serait de leur restituer leur territoire naturel, de

rendre la Laponie aux Lapons, c'est-à-dire d'abolir en faveur du renne et du nomade les frontières qui la divisent. Malheureusement les exigences de la politique et les difficultés diplomatiques des pays limitrophes s'y opposent. Il ne m'appartient pas ici de montrer l'importance qu'il y a, non seulement pour le royaume de Suède-Norvège, mais pour l'Europe entière, à ne pas faciliter la marche du colosse moscovite vers l'Atlantique en neutralisant la province du Finmark. Ce serait lui ouvrir une porte d'entrée que la russification de la Finlande qui est en train de se faire a déjà bien ébranlée, et il ne serait pas long à en profiter en s'introduisant, sous prétexte de droits de pêche, dans les nombreux golfes de la mer glaciale.

Lorsque le dernier bison américain fut tombé sous les balles des spéculateurs en viandes d'exportation et en cuirs, le public charitable des Etats-Unis réalisa tout à coup le fait que l'Indien, qui avait jusque-là vécu des innombrables hordes de buffles sauvages, à la façon des mouches sur un morceau de viande, et qui ne savait rien faire d'autre que de chasser, tuer et piller, allait périr aussi. On se prit de compassion à la pensée que le farouche Peau-Rouge, cet enfant gâté de la nature, qui parcourait depuis des siècles des territoires fertiles où il vivait en maître, qui avait assisté à l'envahissement graduel de ses plaines par l'émigrant industrieux, et qui, au lieu de s'instruire par son exemple et d'apprendre à travailler la terre, ne s'assimila jamais que les vices du Visage-Pâle, allait mourir de faim. Ce héros de toute une littérature romanesque sensationnelle, qui se distingua par sa cruauté, sa paresse et ses remarquables aptitudes pour le vol, la tromperie et la trahison, était menacé dans son existence. Depuis que les Visages-Pâles étaient devenus trop forts pour lui, depuis qu'il n'osait plus aller suspendre, assassiner et torturer dans leurs fermes isolées les émigrants et leurs familles, il assistait impassible, abruti par l'abus de l'eau-de-vie et stoïquement assis sur les ossements blanchissant dans la plaine, à l'abatage en gros des hordes de bisons par l'entreprenant homme blanc.

Un cri de pitié unanime retentit alors en Amérique, et le gouvernement des États-Unis, envahi et poussé par ce grand mouvement philanthropique, prit en mains le sort de l'Indien, lui réserva des territoires fertiles, dans un climat salubre, et il chercha à le civiliser en lui enseignant à travailler et à se développer morale-

ment et physiquement. Des millions de dollars furent consacrés à lui distribuer les vivres et les autres nécessités de l'existence jusqu'à ce que l'insouciant enfant des prairies eût appris à se suffire à lui-même. A l'heure qu'il est la plupart des descendants des sinistres chasseurs de scalps sont des citoyens indépendants. Ils labourent et ensemencent des champs productifs et en récoltent les produits, leurs enfants sont élevés dans de bonnes écoles et perdent peu à peu les traits caractéristiques de leur race. Quelques années encore et le dernier de leurs « territoires » fera partie des États de l'Union.

Nous ne pouvons malheureusement en agir de même à l'égard du Lapon. L'organisation de l'Europe en États différents et les considérations politiques ci-dessus indiquées, s'y opposent; moins heureux que l'Indien, il va donc disparaître avec l'animal dont il vivait et nous ne pouvons que saluer en passant les derniers représentants d'une race à l'agonie. Le peuple Lapon était un des derniers en Europe qui fût resté en dehors du moule commun; il aura conservé jusqu'au bout une physionomie, un caractère à lui. Nous n'avons pu le revêtir de la redingote et du chapeau de haute forme, il faut donc qu'il disparaisse, sans même qu'on puisse dire que cette disparition excite les regrets. Pourquoi le regretterions-nous? Il s'en va dans l'oubli général; les ethnographes et les philanthropes seuls, peut-être, protesteront contre les injustes préjugés, l'antipathie et le mépris auxquels il a été en butte, de la part des populations qui l'entouraient, et des autorités locales qui auraient dû lui venir en aide et le protéger.

Et pourquoi cette antipathie et ce mépris de la part de ses voisins? Avait-on un passé de vols, de meurtres, de pillage et d'incendies à lui reprocher comme à l'Indien du Far-West? Aucun peuple n'a jamais été plus pacifique, plus honnête, plus hospitalier, plus inoffensif que le Lapon, chacun est d'accord là-dessus; les seuls défauts qu'on lui ait jamais reconnus, si l'on peut les appeler ainsi, étaient d'être de petite taille, laid, sale, avare et obstiné, ce qui rappelle le mot de Montesquieu au sujet des nègres d'Amérique : « Ceux dont il s'agit sont noirs des pieds à la tête et ils ont le nez si écrasé qu'il est presque impossible de les plaindre. »

Si le niveau des qualités du Lapon a baissé, s'il est devenu mauvais père, s'il a cessé de pratiquer l'honnêteté de ses aïeux, s'il a appris l'art de la dissimulation, la tromperie, le vol même, à quoi

cela tient-il ? C'est à l'oubli où on l'a laissé, aux mauvais exemples qu'on lui a donnés, c'est parce que l'œuvre de la civilisation en Laponie a été abandonnée à des rôdeurs de frontières, à des aventuriers et à des spéculateurs avides, à des autorités locales peu consciencieuses et sans contrôle, c'est parce que les gouvernements qui se sont partagé les derniers territoires à rennes n'ont eu en vue que les considérations de la politique, et que les lois de la nature y ont été complètement sacrifiées. Le repos de l'Europe exigeait une porte bien fermée dans le Nord, la diplomatie y a pourvu, mais en la fermant on a condamné à une mort lente le renne et le Lapon, qui avaient besoin pour vivre de liberté et d'espace, comme l'oiseau sauvage qui se débat entre les barreaux de la cage où il est retenu captif.

V. Gaudard de Vinci (Stockholm).

MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE

Nécrologie : M. Ludovic Drapeyron ; le major Serpa Pinto ; M. Luciano Cordeiro. — Opérations militaires dans le Touât. — Soumission de Bou-Amama. — Le territoire militaire de Zinder. — La fédération australienne. — Le lac de Nicaragua ; les variations de son niveau.

I

C'est avec une vive et sincère douleur que nous mentionnons en tête de ce Mouvement géographique le décès de notre cher et vénéré directeur, M. Ludovic Drapeyron. La *Revue de Géographie*, qu'il avait fondée en 1876, était son œuvre; depuis cette époque, il l'avait dirigée, sans interruption, avec une ardeur qui ne s'était jamais ralentie.

La vie et les travaux de M. Ludovic Drapeyron seront retracés ultérieurement dans la *Revue de Géographie*. Mais en même temps que nous devions enregistrer à cette place la perte que vient d'éprouver la science géographique, nous tenions à dire aussi tous les regrets que personnellement nous en ressentons.

II

Le major Alexandre Alberto da Rocha de Serpa Pinto, qui est mort à Lisbonne en décembre 1900, avait été l'un des plus hardis explorateurs africains. Il a fait, de l'ouest au sud-est, une traversée de l'Afrique qui a été la dixième en ordre de date, d'après l'énumération des traversées de ce continent donnée par M. Paul Barré dans la *Revue de Géographie* (avril 1895, page 381).

Né à Sinfaès, sur les bords du Douro, le 20 avril 1846, Serpa Pinto fut élevé au Brésil et entra à l'École militaire de Lisbonne en 1864 ; il fit toute sa carrière dans les colonies portugaises d'Afrique. Il débuta comme lieutenant au Moçambique et, en

1869, il fit partie d'une colonne d'expédition qui eut à livrer un assez grand nombre de combats aux naturels de Massangano, près de Tété, sur le Zambèze. Il avait à ce moment sollicité l'autorisation de remonter ce fleuve, aussitôt les hostilités terminées, et d'étudier la région qu'il traverse, mais on ne lui en procura pas les moyens et il dut revenir en Europe après avoir parcouru rapidement les possessions portugaises de l'Afrique orientale.

En 1877, le Portugal, voulant entreprendre l'exploration scientifique des pays compris entre l'Angola et le Moçambique et faire rechercher les chemins les plus faciles et les plus sûrs pour ouvrir des communications commerciales entre ses possessions de la côte occidentale et celles de la côte orientale d'Afrique, mit Serpa Pinto à la tête d'une expédition chargée de parcourir et d'étudier les bassins côtiers de l'Angola et les relations hydrographiques entre le Congo et le Zambèze. Il partit le 12 novembre de Benguella, accompagné des deux lieutenants Brito Capello et Roberto Ivens, mais à Caconda, il se sépara d'eux.

Tandis que ces derniers, se dirigeant vers le nord, allèrent explorer le haut Counéné, le Kouango, tributaire du Congo, et le Couança, Serpa Pinto prit au cœur du continent africain un itinéraire un peu plus méridional que celui suivi en sens inverse par Cameron, de 1873 à 1875.

Dans le haut Koubango, le voyageur découvrit un peuple de race blanche, les Cassequere, n'ayant pas la moindre industrie et menant un genre de vie très primitif. Il éprouva de grandes difficultés dès son entrée dans le bassin du Zambèze. Il eut à supporter l'hostilité des indigènes, fut atteint de fièvres fréquentes et eut beaucoup de peine à franchir les cataractes du haut fleuve. Dans cette pénible partie de son voyage, Serpa Pinto avait déterminé astronomiquement les sources de plusieurs fleuves, constaté la navigabilité du Kouando, montré que ce cours d'eau ne communique pas avec le Koubango, et établi le tracé hydrographique du haut Zambèze.

Il arriva malade et épuisé à Leshoma où se trouvait le missionnaire protestant français M. Coillard. Recueilli par lui, soigné par sa femme avec un grand dévouement, il revint à la santé et, en compagnie de ses hôtes, il s'enfonça dans le désert de Kalahari qu'il mit un mois à traverser ; il arriva ainsi à Chochong, sur le Limpopo. Il reconnut le régime hydrographique du Koubango

qui, après avoir traversé le lac N'gami, va se perdre sous le nom de Botlélé, dans le Macaricari. Serpa Pinto parvint à Prétoria le 18 février 1879, et à Port-Natal (Durban) au mois de mars suivant, ayant fait un trajet d'environ 3,700 kilomètres.

A la suite de ce voyage, la Société de Géographie de Paris décerna, en 1881, au major Serpa Pinto sa grande médaille d'or. Il publia à Londres le récit de son exploration sous ce titre : *How I crossed africa* (1881). Une traduction française en a été donnée par J. Belin de Launay (Paris, 1881, 2 vol. in-8°).

En 1885, le major Serpa Pinto entreprit une nouvelle exploration ayant pour objet d'ouvrir une voie commerciale de la côte orientale vers le lac Nyassa, afin de préparer la jonction que rêvait de faire le Portugal entre le Moçambique et l'Angola. Accompagné du lieutenant Cardozo, il passa en 1886 des traités avec un certain nombre de chefs riverains du Chiré et du lac Nyassa. En 1889, il fut nommé au commandement d'une expédition d'études pour la construction d'un chemin de fer de pénétration. Mais comme l'Angleterre avait résolu de barrer la route au Portugal, un conflit éclata entre les deux puissances. Le major Serpa Pinto se vit arrêté dans sa marche par les Makololos qui avaient arboré des drapeaux anglais, à la suite de traités qu'on leur avait fait accepter; il passa de vive force, fit enlever les drapeaux et, après leur avoir rendu les honneurs militaires, les renvoya à Quelimane au consul anglais. Il dut revenir alors, l'Angleterre ayant réclamé son rappel.

Nous retrouvons, en 1891, Serpa Pinto à la tête d'une compagnie coloniale qui reçut une charte royale pour les territoires situés entre le Savé et le Limpopo (pays de Gougounhana).

Les Portugais ont eu encore à déplorer la mort d'un homme de mérite, M. Luciano Cordeiro, qui était né à Mirandella, dans la province de Tras-os-Montes, le 21 juin 1844. C'était un journaliste et un littérateur, et il avait publié des articles de critique d'art et de critique littéraire, mais c'est à un autre titre que nous consacrons ici quelques lignes à sa mémoire. Luciano Cordeiro avait fondé en 1876 la *Commissão de geographia* qui, en 1877, se transforma en *Sociedade de geographia* dont il n'a pas cessé jusqu'à sa mort d'être le secrétaire général.

Luciano Cordeiro a écrit en français plusieurs travaux sur l'his-

toire de la géographie du Portugal et de ses colonies, notamment: *De la part prise par les Portugais dans la découverte de l'Amérique*, mémoire qu'il présenta au premier Congrès international des Américanistes, en 1875; *L'hydrographie africaine au* XVI^e^ *siècle* (Lisbonne, 1878); *Diego Cão* (1892).

III

Après avoir occupé les oasis du Touât, il convient d'y établir notre autorité d'une façon durable, et de montrer aux indigènes notre ferme volonté de rester maîtres du pays. C'est dans ce but que le général Servière, commandant la division d'Alger, va diriger de nouvelles opérations dans les oasis et en même temps procéder à la relève des garnisons dont il avait installé lui-même une partie au moins de juillet dernier. Il y a d'ailleurs lieu de croire que la marche de nos troupes sera purement pacifique.

Le programme d'opérations comporte la mise en mouvement de deux colonnes légères partant, l'une d'Aïn-Sefra, l'autre d'El-Goléa. Elles doivent opérer leur jonction vers le milieu des oasis, du côté du Timmi, le centre le plus important du Touât proprement dit. Cette marche, ainsi combinée, est de nature à faire disparaître toute velléité de résistance.

L'effectif sera proportionné au résultat à obtenir et aussi réduit que possible. Il importe d'ailleurs de ne pas imposer aux gens des oasis des réquisitions trop onéreuses et de ménager les populations sur lesquelles nous venons d'étendre notre domination.

Une petite garnison sera laissée dans le ksar d'Adrar, au Timmi, où le général Servière et le capitaine Pein avaient été bien accueillis l'an dernier, et qu'ils déclaraient nécessaire d'occuper pour couvrir tout le groupe d'oasis contre les invasions pouvant venir du Sud-Marocain. De là, l'autorité française rendue aussi légère que possible et agissant par l'intermédiaire des chefs indigènes, pourra s'étendre sur tout le Touât.

IV

Notre pénétration vers Igli et le Touât et la continuation dans la direction de Figuig, au delà de Djenien-Bou-Rezg, du chemin

de fer du Sud-Oranais, devaient nécessairement mettre fin à toute tentative d'agitation dans cette région. Aussi le vieux marabout Bou-Amama, l'instigateur de l'insurrection de 1881, a-t-il jugé que le moment était venu de faire acte de soumission. Cet événement ne peut que contribuer à renforcer notre autorité dans le sud-ouest algérien et à y assurer la tranquillité.

Bou-Amama, de son vrai nom Mohammed-ben-Arbi, est né en 1840 à Figuig et appartient à la grande tribu des Oulad-Sidi-Cheikh sur laquelle on trouvera d'abondants renseignements dans le tome II des *Documents pour servir à l'étude du nord-ouest africain*, réunis et rédigés par MM. de la Martinière et Lacroix.

L'arrière-grand-père de Bou-Amama avait la réputation d'un saint et lui-même avait acquis comme marabout une grande influence; ses talents de prestidigitateur et de ventriloque y contribuèrent aussi. Ses agissements l'avaient fait soumettre depuis un certain temps déjà à notre surveillance lorsqu'il leva, en 1881, l'étendard de la révolte. Nos troupes eurent beaucoup de peine à en venir à bout, car il leur échappait constamment, grâce à la rapidité et à l'audace de ses marches. Ce fut surtout la prolongation du chemin de fer de Saïda jusqu'à Mécheria qui acheva de refouler les insurgés.

Depuis sa défaite, Bou-Amama s'était réfugié à Deldoul, dans le Touât septentrional, puis dans l'oasis de Figuig, et pendant longtemps il ne parut pas disposé à accepter notre autorité. Mais la vue de nos progrès lui fit comprendre qu'il n'avait plus qu'à s'incliner devant le fait accompli.

Bou-Amama a donc demandé l'aman comme l'avaient fait jadis ses anciens compagnons de lutte, Si Eddin ben Hamza et Si Kaddour ben Hamza. C'est en décembre 1900 qu'il eut une entrevue avec le capitaine Ducloux, chef des affaires indigènes, entre Figuig et notre poste de Djenan-ed-Dar, et qu'il fit sa soumission; entraînés par lui, les chefs des Douï-Menia et des Oulad-Djérir sont venus aussi apporter leurs promesses de fidélité.

V

Le lieutenant Pallier, de la mission Joalland-Meynier (ou de l'Afrique centrale) avant de ramener au Soudan les tirailleurs de la mission Voulet, avait installé à Zinder une petite garnison sous

les ordres du sergent Bouthel. Cette ville, jadis visitée par Barth, où le capitaine Cazemajou et l'interprète Olive ont trouvé la mort, et où, après la mission Joalland-Meynier, était passée la mission Foureau-Lamy, continuera à être occupée par nos troupes.

Un territoire militaire a été constitué dans cette région et le chef-lieu en a été établi à Zinder, la capitale du Damergou, où la mission de l'Afrique centrale a élevé un fortin nommé fort Cazemajou. Ce territoire, institué par un arrêté du gouverneur général de l'Afrique occidentale, en date du 23 juillet 1900, et définitivement constitué par décret du 20 décembre 1900, s'étend sur les régions de la rive gauche du Niger, de Say au lac Tchad, qui ont été placés dans la sphère d'influence française par la convention du 14 juin 1898; il relève du gouverneur général de l'Afrique occidentale française et est placé sous la direction d'un commandant militaire.

Ce territoire est dit le troisième territoire militaire de l'Afrique occidentale. Nous rappelons que les deux premiers ont été créés par un arrêté du gouverneur général de l'Afrique occidentale française, en date du 25 décembre 1899. Le premier comprend les cercles de Tombouctou, Sumpi, Bamba, Gao, Sinder, et les résidences de Dori, du Macina et du Yatenga; le second, les cercles de Koutiaka, Sikasso, Bobo-Dioulasso, Koury, Diebougou (Lobi) et les résidences du Mossi et du Gourounsi.

VI

Avec le xx^e^ siècle a pris naissance la Fédération australienne. C'est à la date du 13 juillet 1900 que la reine Victoria a donné sa sanction à la loi créant ce nouvel État dont l'existence a commencé au 1^er^ janvier 1901. La fédération a été appelée Commonwealth, et, le 1^er^ janvier, a eu lieu à Sydney une grande fête pour la proclamation de cette république, dont le nom rappelle celui que Cromwell avait donné à la République d'Angleterre. Le comte Hopetoun, lord-chancelier de la maison royale de la reine, a été désigné comme premier gouverneur général du Commonwealth d'Australie.

La Fédération australienne comprend six colonies anglaises : le Queensland, la Nouvelle-Galles du Sud, Victoria, l'Australie méri-

dionale, l'Australie occidentale, c'est-à-dire tout le continent australien, et une colonie insulaire, la Tasmanie. L'Australie occidentale n'avait pas d'abord fait adhésion au Commonwealth, puis, consultée par la voie du référendum populaire, en août 1900, elle s'est ralliée au projet. La Nouvelle-Zélande n'a pas voulu faire partie de cette confédération; elle a toujours résisté à l'idée d'un groupement de ce genre, dans la crainte que son importance politique ne fût amoindrie au profit de la colonie australienne qui posséderait la capitale de la fédération.

Dans ce nouveau groupement d'États, comme dans toute confédération, chacune des parties conserve son autonomie, son parlement local et son propre gouvernement; mais un parlement fédéral et un gouvernement fédéral sont chargés de la sauvegarde des intérêts généraux du Commonwealth. De même qu'aux États-Unis, le parlement fédéral se compose d'un Sénat et d'une Chambre des représentants. Le pouvoir exécutif est exercé par le gouverneur général, qui est nommé par la reine et qui désigne ses ministres, dont le nombre ne doit pas dépasser sept.

La transformation que vient de subir l'Australie est identique à celle qui a amené, dans l'Amérique du Nord, la constitution du Dominion du Canada qui est aussi une confédération d'États. Ces colonies ont fait ainsi un pas vers l'indépendance et, quel que puisse être actuellement leur loyalisme, il n'en est pas moins vrai qu'il y a dans le Commonwealth d'Australie, comme dans le Dominion du Canada, le noyau d'un État prêt à devenir indépendant.

Lord Hopetoun réside actuellement dans la capitale de la Nouvelle-Galles du sud, l'État le plus ancien de l'Australie, dont l'origine remonte à l'établissement pénitentiaire de Port-Jackson, en 1788. Plus tard, le parlement choisira un chef-lieu fédéral placé, comme aux États-Unis, en dehors des grandes villes existantes.

On voit quel est le chemin parcouru depuis un siècle. C'est en 1843 que la Nouvelle-Galles du Sud, composée au début principalement de condamnés, a obtenu une première constitution, remplacée par une nouvelle en 1855. La terre de Van Diemen, où avaient été envoyés les condamnés les plus incorrigibles, était devenue, en 1825, une colonie distincte de la Nouvelle-Galles, sous le nom de Tasmanie. C'est à la suite d'une reconnaissance faite en 1826, par le capitaine Stirling, vers la rivière des Cygnes que fut fondée l'Australie occidentale qui, de 1850 à 1868, sollicita et

obtint l'envoi de condamnés pour augmenter sa population ; elle reçut une constitution en 1890 seulement. La colonie de Victoria se sépara de la Nouvelle-Galles en 1851 et sa constitution date de 1855. L'Australie méridionale, colonisée dès 1830, érigée en colonie séparée en 1836, n'eut de constitution qu'en 1851. En 1859, le district de la baie de Moreton devint colonie indépendante et reçut le nom de Queensland. Vingt ans auparavant, avaient été fondés les premiers établissements réguliers de la Nouvelle-Zélande ; ce groupe d'îles cessa d'être colonie de la couronne et devint autonome en 1852.

Ainsi se sont successivement constituées les sept colonies australiennes, devenues ensuite sept États, dont cinq se partagent le territoire de l'Australie et dont deux occupent des îles.

L'idée fédérative n'est pas nouvelle. Dès les premiers morcellements des territoires australiens, l'on avait entrevu la nécessité de créer un jour une union entre les colonies devenues autonomes pour la défense de leurs intérêts communs, et notamment pour l'adoption d'un tarif commercial uniforme. Un programme, contenant en germe toute l'institution fédérative actuelle, fut, dès 1850, introduit dans un projet de loi présenté au parlement métropolitain, mais l'établissement d'une législature fédérale parut alors prématuré et rencontra une vive opposition. On essaya de reprendre la même idée en 1856, mais son application dut être encore ajournée.

En 1885, le « Federal Council Act of Australasia » institua un Conseil fédéral de l'Australasie, investi du pouvoir de faire des lois sur un nombre restreint de matières, mais il ne réalisa pas une véritable fédération. La Nouvelle-Galles du Sud, de même que la Nouvelle-Zélande, s'était refusée à envoyer des délégués à ce conseil. Une autre tentative fut faite en 1891 et faillit aboutir. Un congrès avait été réuni à Sydney pour préparer un projet de constitution fédérale, et l'opinion publique en Australie était très favorable à cette entreprise, quand une crise financière vint momentanément empêcher sa réalisation tout en démontrant d'une façon encore plus invincible les avantages d'une union. Dès 1894, un important parti fédéral s'était formé, ayant à sa tête sir Henry Parkes.

Ce fut surtout grâce à l'initiative de M. G.-H. Reid, le premier ministre de la Nouvelle-Galles du Sud, que la cause de l'union

australienne entra dans la période pratique. En janvier 1895, il provoqua à Hobart-Town une réunion des représentants des colonies australiennes, et, lorsqu'on se fût entendu sur la question de principe, il fit approuver par le parlement de la Nouvelle-Galles du Sud la loi dite « Federal Enabling Act ». Les parlements de Victoria, de l'Australie du Sud et de la Tasmanie adoptèrent de suite cette loi à de fortes majorités et la réforme put aboutir ainsi que nous l'avons dit.

VII

Le lac de Nicaragua forme, on le sait, une petite mer intérieure dans l'Amérique centrale. D'une superficie évaluée à 6,500 ou 9,500 kilomètres carrés, il a 166 kilomètres de longueur du nord-ouest au sud-est et 58 kilomètres de largeur. Il s'écoule par le rio San Juan dans l'océan Atlantique. Le canal interocéanique de Nicaragua, dont on a commencé les travaux en 1890, doit emprunter les eaux du lac.

A cette occasion, les savants américains ont fait observer, non sans manifester quelque inquiétude sur l'avenir de cette voie de communication, qu'elle doit précisément traverser toute une contrée volcanique qui relie le Costa-Rica au Salvador; cette région a été le théâtre des plus violentes éruptions qui se soient produites dans cet hémisphère durant les trois quarts du XIX^{e} siècle. Celle du Coseguina, au sud de la baie de Fonseca, en 1835, est l'une des plus formidables qui se soient produites avant le cataclysme du Krakatoa en 1883. Un article de M. Angelo Heilprin, professeur de géologie à l'Académie des sciences naturelles de Philadelphie, publié dans le *Bulletin de la Société de géographie* de cette ville, a notamment montré les dangers que présente la région volcanique où l'on compte faire passer le canal.

Sur toute la zone occupée par le lac de Nicaragua se trouvent répandus, à une distance à peu près égale les uns des autres et qui ne dépasse guère 200 milles, non moins de 25 volcans, dont la plupart ont été en pleine activité à une époque peu ancienne, et dont quelques-uns même sont actifs aujourd'hui. Plusieurs de ces volcans sont situés dans l'intérieur même du lac, comme les volcans de Madera, d'Ometepe, de Zapatera. D'autres, comme celui de Mombacho, sont à proximité de ses rives. Le Momotombita se

trouve dans le lac de Managua dont les eaux s'écoulent dans celui de Nicaragua par le Panaloya. Le Momotombo est tout auprès du bord septentrional du lac de Managua.

Les recherches de M. C. Willard Hayes ont démontré que le lac de Nicaragua doit sa configuration à l'activité volcanique qui a bouleversé cette région. C'était d'abord une baie, puis la bande de terre qui le sépare actuellement du Pacifique s'est formée par l'accumulation de matières volcaniques, la plupart très récentes, qui ont été soulevées à diverses hauteurs par les mouvements et les déplacements du sol.

Les forces intérieures continuent à agir, car, le 29 avril 1898, un violent tremblement de terre s'est produit dans la plaine de Léon, a agité tout le Nicaragua, et a été ressenti plus ou moins vivement dans le Salvador, le Honduras et le Costa-Rica. Dans la ville de Léon, il n'y a pas eu moins de 340 maisons considérablement endommagées; l'église de Saint-Sébastien a été mise en ruine.

Un autre fait très intéressant étudié par M. Heilprin est la décroissance du niveau du lac de Nicaragua. C'est là encore une constatation qui n'est pas de nature à activer la construction du canal interocéanique pour lequel on se propose d'utiliser le lac de Nicaragua, car la constance du niveau est une condition indispensable pour l'établissement du canal.

Les mesures prises avec grand soin par les ingénieurs durant les quinze dernières années donnent au lac une élévation approximative de 105 pieds. Les précédentes déterminations du lieutenant Baily avaient placé, en 1838, la surface du lac à 128 pieds 3 pouces, tandis qu'en 1781, l'ingénieur espagnol Galisteo avait trouvé 5 pieds de plus d'altitude, soit exactement 133 pieds 11 pouces. On peut admettre que ces calculs ont été faits exactement, car Galisteo avait pris 347 niveaux et Baily 351. Il y a donc une diminution progressive bien marquée du niveau du lac; il s'est abaissé, dans une période d'un peu plus d'un demi-siècle, de 15 à 20 pieds, et il n'existe aucune circonstance connue qui permette d'espérer que ces pertes seront récupérées.

Les déformations des côtes du Nicaragua, tant du côté de l'Atlantique que du Pacifique, sont encore de nature à entraver le succès de la construction du canal interocéanique. Du côté de l'Atlantique, les caps Blewfields, de las Perlas, Gracias a Dios, abri-

taient jadis des baies spacieuses qui ne sont plus aujourd'hui que des lagunes bourbeuses. L'embouchure du San Juan, qui pouvait passer pour un excellent port de 1831 à 1857, et qui pouvait donner abri à une flotte de grands navires, s'est depuis lors convertie en lagune.

En ce qui concerne la côte du Pacifique, les données font défaut pour déterminer exactement les changements qui se sont produits durant une période relativement récente. Cependant, Alexandre de Humboldt, dans son *Essai politique sur le royaume de la Nouvelle-Espagne*, en 1808, constatait que, d'après les dernières cartes espagnoles, le lac Léon ou lac de Nicaragua était en relation directe avec le Pacifique. Quant à la formation de la bande de terre qui sépare aujourd'hui le lac du Pacifique, elle est connue par les travaux de Seebach, Dutton, Sapper et Willard Hayes, et il est hors de doute qu'elle se place dans une période géologique tout à fait moderne; il est même certain que quelques-unes de ces déformations appartiennent à l'époque actuelle. La côte du Guatemala s'est tout à fait accrue durant le siècle, et il résulte des observations de Dollfuss que cette modification se continue de notre temps. Le même phénomène se produit sur la côte du Salvador.

Nous ajouterons au sujet du Nicaragua que beaucoup de parties de cet État sont encore mal connues. M. Désiré Pector, dans ses *Notes sur l'Américanisme* (1900), donne à cet égard des indications intéressantes. L'intérieur des terres est encore à explorer, et surtout les parties qui ne sont pas arrosées par des cours d'eau. La région septentrionale du département Zelaya et celle touchant au nord-est des départements de Nuevo Segovia et Matagalpa sont peu connues. Les montagnes qui avoisinent le port de San Miguelito sont encore vierges. La rive du lac de Nicaragua, comprise entre ce port et San Carlos, et celle de San Carlos à Tortugas, est à peine explorée. Toute cette région renferme des forêts vierges inextricables et dont la végétation est luxuriante.

GUSTAVE REGELSPERGER.

LA LIMNOLOGIE

ÉTUDES NOUVELLES SUR LES LACS FRANÇAIS

La géographie était autrefois une science à domaine extrêmement restreint ; elle a depuis pris nettement conscience d'elle-même et son ambition est d'expliquer par une analyse patiente, raisonnée, tous les phénomènes qui se produisent sur ou sous la terre. Autour d'elle sont venues se grouper des sciences auxiliaires, qui ont sans doute leurs méthodes individuelles mais qui ne sont que les rameaux d'un arbre, ou encore les chapitres d'un vaste livre. Ces sciences auxiliaires deviennent tous les jours plus nombreuses. La statistique, telle que la pratique M. Levasseur, est née d'hier ; l'anthropologie est bien jeune et que de services elle nous a déjà rendus pour l'étude des races qui, il y a cinquante ans, s'arrêtait à fleur de peau. Deux autres sciences ont pris un développement extraordinaire : la spéléologie, dont nous avons indiqué la méthode[1], l'océanographie avec sa sœur cadette la limnologie; c'est de cette dernière dont nous voudrions dire quelques mots. Elle a été l'objet en France de travaux remarquables auxquels on n'a peut-être pas prêté assez d'attention.

I

L'étude des lacs est une étude nouvelle : il y a quelques années, les nombreuses nappes d'eau que nous possédons sur notre territoire, un millier environ, étaient à peu près inconnues. On se bornait à admirer les découpures de leurs bords, les nuances vertes ou bleues de leurs profondeurs. On ne s'inquiétait guère de la formation de leur bassin, de leur faune, de leur flore. Nous nous contentions à leur sujet de notions superficielles; tout ce qui existait derrière la première couche d'eau nous importait peu. Ce dédain prolongé des savants pour les lacs est vraiment extraordinaire. Cette situation singulière a pris fin : en géographie, comme en beaucoup de choses, on est soumis aux caprices de la mode. On regardait à peine les lacs, on les scrute avec une ardeur infatigable. Il semble que les hydrographes aient à cœur de rattraper le temps perdu. Ils ont une méthode rigoureuse et précise, des modes d'expérimentation d'une délicatesse merveilleuse, grâce à leurs instruments qui leur permettent de pénétrer les mystères lacustres.

Ces instruments sont évidemment des adaptations d'instruments anciens, mais des adaptations adroites et ingénieuses. Les meilleures ont été faites

1. V. *Revue de Géographie*, mai 1896.

par M. Belloc. M. Delebecque, qui est venu après lui, a trouvé des simplifications et des perfectionnements. Les deux noms de ces limnologistes sont du reste à retenir comme vous allez le voir. Il fallait bien toute cette ingéniosité, car l'étude des nappes d'eau est chose complexe. Il faut être topographe et hydrographe pour lever le plan des cuvettes lacustres, géologue pour connaître leur origine. L'étude des courants, des températures, de la couleur, de la transparence des lacs, est du domaine de la mécanique et de la physique; la chimie a caché quelques-uns de ses plus redoutables problèmes dans ces eaux bleues du Léman que Tyndall proclamait les plus pures de l'Europe; enfin chaque lac est un petit monde qui fourmille d'espèces animales et végétales. La première idée qui vient à l'esprit est d'employer en limnologie les mêmes instruments qu'en océanographie. Mais cette solution n'est pas possible. Les bateaux des lacs ne peuvent être « des maisons flottantes »; ils ne transporteraient pas par exemple les appareils volumineux qui sont nécessaires pour les sondages dans les grandes profondeurs. On a dû recourir à des machines à sonder d'un maniement facile, puisqu'il faut quelquefois les amener, comme dans les Pyrénées, à 2,000 mètres d'altitude. Celle du Bureau fédéral de la Suisse est un type classique, pour les lacs d'accès facile comme le Léman. M. Belloc l'a fortement allégée et l'a réduite au poids de 20 kilogrammes, tout en abaissant au strict minimum les chances d'erreur. Enfin M. Delebecque l'a encore allégée et en a fait cet outil précieux, qu'on peut emporter dans les grottes, ou hisser au sommet des montagnes, pour mesurer les falaises inaccessibles. Le principe de ces appareils est le suivant : un fil d'acier est enroulé sur un tambour; il passe ensuite sur un système de poulies et porte un poids à son extrémité. Le fil n'étant pas gradué, un compteur enregistre les tours de poulie et permet ainsi de mesurer le fil déroulé. En raison de la légèreté de l'appareil, on ne doit s'en servir que dans les temps calmes pour éviter les déviations de forte amplitude. L'opérateur n'a pas toujours des bateaux d'une grande stabilité; sur les nappes d'eau étendues il trouve des embarcations stables, mais pour explorer des lacs élevés comme celui d'Aumar dans les Hautes-Pyrénées (2,215 m.), il faut transporter l'embarcation à dos de mulets. On emploie alors le bateau Berton ou mieux le léger Osgood en toile dont M. Martel a fait un si merveilleux usage dans les Causses.

Pour le lever bathymétrique des lacs, on choisit sur les bords un certain nombre de points trigonométriques qui servent à dessiner les contours. Puis on se déplace sur le lac lui-même pour lever aussi méthodiquement que possible un terrain qu'on ne voit pas. Les coups de sonde à donner sont plus fréquents aux bords qu'au centre où la profondeur varie peu sur une grande étendue; du reste, il y a des variations très brusques suivant que le relief est plus ou moins tourmenté. Par kilomètre carré, le Léman n'a exigé que 20 coups de sonde, tandis que le lac d'Aiguebelette en demandait 212.

Le limnologiste n'étudie pas seulement la profondeur des lacs : sa curiosité est plus active. Il veut connaître la température, la flore et la faune des eaux et de la cuvette qui les contient. Pour la température, on emploie le thermomètre de Nigretti et Zamba ou celui plus récent de M. Chabaud; la mesure de la couleur est donnée par la gamme de M. Forel, qui permet d'apprécier l'intensité des trois teintes fondamentales, bleue, verte, jaune. On juge de la

transparence à l'aide du disque de Secchi, qu'on descend dans l'eau jusqu'à ce qu'il devienne invisible : la limite de visibilité est la mesure de la transparence; pour le Léman, elle est de 22 m. 50, c'est la plus élevée. Un autre problème fort intéressant à élucider, c'est celui de la composition de l'eau aux différents niveaux. On se sert pour cela de la bouteille de Mill, qui par un ingénieux mécanisme se remplit à la profondeur voulue. Ce sont là des études très délicates, la composition de l'eau variant d'un lac à l'autre, d'une saison à l'autre. Elle n'est pas la même dans toute l'étendue de la nappe, en raison des substances diverses charriées par les affluents. Ce sont là aussi des études fort utiles : on est souvent à la recherche pour les grandes villes d'eaux absolument pures. Celles des lacs, à une certaine profondeur, sont excellentes, ce qui nous explique pourquoi à plusieurs reprises on a parlé de conduire à Paris celles du Léman.

Restent les études du fond pour la détermination de la faune, de la flore et de la nature des dépôts : on affecte à ce genre de recherches la drague et le filet fin. Ceux qui ont été combinés par M. Belloc[1] ont été réduits au minimum de poids et de volume. En outre, étant donnée leur grande simplicité, chacun pourra les construire sans difficulté en s'aidant des descriptions données par l'inventeur. La drague recueille, non seulement le limon superficiel, ce « feutre organique » si bien étudié par le professeur Forel, mais les organismes délicats qui pullulent à une faible distance au-dessus du fond. Ces pêches pélagiques sont toujours très abondantes, et, vues au microscope, bêtes et plantes nous révèlent des formes et des organismes d'une délicatesse infinie.

II

Aussi, à peine ces recherches furent-elles commencées, qu'elles eurent le don de passionner ceux qui les avaient entreprises. L'exploration des terrains vierges permet en effet d'abondantes et surprenantes découvertes. Malgré les risques à courir, les pionniers en limnologie devinrent tous les jours plus intrépides et cela dans tous les pays du monde; car la mode nouvelle se répandit comme une traînée de poudre. Les risques à courir sont cependant assez graves : nous avons vu opérer les premiers sondages du lac d'Annecy en 1891, lorsque le lac était entièrement gelé. Le moment était bien choisi pour mesurer les températures des régions basses, et notamment de l'abîme si curieux du Boubios. MM. Delebecque et Duparc restaient des journées entières à dérouler leur fil d'acier, par une température très vive, exposés aux morsures cruelles d'un vent glacé. En été l'expérimentateur, pour ses pêches d'algues par exemple, est souvent obligé de supporter des bains prolongés. Parfois, il est saisi par une tempête subite et violente, et il n'a qu'une barque à fond plat. Ailleurs, dans les solitudes des grandes Pyrénées vers les éboulis désolés des lacs d'Oo ou de Caïllaouas (2,165 m.), il doit monter bateau et instruments à travers des sentiers de chèvre, au prix de mille fatigues.

1. Émile Belloc, *Nouvel appareil de sondage portatif*, 1892.

Ce n'est point chez nous que nous trouvons les premières tentatives d'enquête sur les lacs. En 1859, le géologue anglais Ramsag expliqua en un savant mémoire l'origine des lacs par l'action érosive des glaciers. G. de Mortillet, qui vient de mourir, formulait à propos des lacs d'Iseo, sa théorie de l'affouillement glaciaire. Le Suisse Desor émit une troisième hypothèse et s'efforça de démontrer que la présence des glaciers avait exercé une action conservatrice directe sur les cuvettes lacustres. Laissant les géologues se partager entre ces théories opposées, qui ne résolvaient qu'une partie de la question, d'autres se sont mis à expliquer le régime des eaux, leur nature, leur vie. Un des initiateurs les plus connus est M. Forel, de Morges, qui nous a donné une monographie précieuse du Léman suisse.

Si nous avons été en France un peu longs à nous mettre en route, nous avons, il est vrai, rattrapé le temps perdu; non seulement presque tous nos lacs ont été décrits, mais encore il s'est rencontré des spécialistes pour chaque région de notre territoire. Les Pyrénées ont eu pour explorateur M. Belloc. Le domaine était ingrat à parcourir. Les lacs sont petits, et, ce qui est plus grave, d'accès très difficile; les lacs glacés du Portillon d'Oo sont à 2,650 mètres d'altitude. La descente sur Caïllaouas est dangereuse. « L'inclinaison extrêmement rapide des talus et surtout la désagrégation et l'instabilité du sol pourraient rendre une chute fatale. » M. Belloc dut aller plusieurs années de suite pratiquer les sondages nécessaires. Sa carte bathymétrique du lac d'Oo est un modèle du genre. Ses mémoires, qu'on peut lire surtout dans les publications de l'Association française pour l'avancement des sciences et dans l'Annuaire du Club Alpin français, se font remarquer par leur prudente méthode, et l'exactitude des documents recueillis. Son étude reste inachevée, car les Pyrénées possèdent beaucoup de lacs, bien qu'on imprime souvent le contraire. C'est ainsi qu'on en compte plus de 50 sur le revers oriental du puissant massif de Carlit[1].

Les Vosges ont quelques lacs vers Gerardmer : ils ont été décrits d'abord par M. Thoulet, qui depuis lors a concentré son attention sur l'océanographie. Sa « Contribution à l'étude des lacs », c'est le modeste titre qu'il a donné à son livre, est fort utile, et elle a singulièrement facilité la tâche à ses successeurs. M. Magnin, professeur à la Faculté des sciences de Besançon, a catalogué les 60 lacs du Jura français. Botaniste remarquable, il était plus spécialement désigné pour étudier leur flore. Mais il ne s'est pas cantonné dans sa spécialité : il a procédé à des opérations de sondage, a recherché les émissaires, qui, dans cette région, sont souvent souterrains, et son mémoire sera consulté longtemps avec fruit par ceux qui veulent connaître le régime de nos petit lacs de combes, dont les eaux vertes dorment au milieu de noires forêts de sapins.

Enfin, tous ces travaux épars ont été résumés et complétés par M. Delebecque, ingénieur des ponts et chaussées à Thonon. Il a débuté par les grands lacs de nos Alpes : installé dans une de ces riantes stations savoyardes qui

1. E. Belloc, Origine, formation, comblement des lacs des Pyrénées (1893); Les lacs de Caïllaouas, des Gourgs-Blancs et de Clarabide (1894); Recherches et Explorations orographiques et lacustres dans les Pyrénées Centrales (1894), etc.

s'égrènent sur les rives ensoleillées du Léman, il s'est pris de passion pour ces nappes éblouissantes de lumière, aux reflets azurés ou verts. L'enthousiasme ne fait jamais défaut aux vrais savants; ils éprouvent, en face des beautés de la nature, autant d'émotion vraie que les poètes et les touristes. Seulement ils ne se contentent pas de sensations esthétiques, ils veulent pénétrer le mystère des choses; s'ils admirent l'eau scintillante, ils veulent savoir les causes déterminantes de cette coloration : « Simple touriste d'abord, dit notre auteur, j'ai été comme bien d'autres séduit par ces beaux lacs que j'allais visiter presque chaque année; les aimant beaucoup, j'ai cherché à les mieux connaître, car le mystère de ces profondeurs bleues m'irritait, et les légendes que je recueillais au cours de mes voyages ne pouvaient satisfaire ma curiosité. Avant toutes choses, j'ai voulu déterminer d'une façon très exacte le relief immergé de nos principaux lacs, persuadé que ce travail, souvent ingrat et pénible, était la base de toutes mes études; en effet, combien de théories géologiques brillantes ont été faites sur des lacs dont on n'avait jamais déterminé les profondeurs, théories qui, par la suite, se sont effondrées! J'ai donc sondé, patiemment, méthodiquement, le lac de Genève, dans toute sa partie française qui était alors absolument inconnue; ensuite, j'ai exploré les deux grands lacs entièrement français, ceux d'Annecy et du Bourget, dont les profondeurs n'étaient pas moins incertaines; j'ai continué mes investigations sur près de 150 lacs répartis dans les régions les plus diverses de notre territoire, Alpes, Jura, Vosges, Plateau central, Pyrénées, Landes, littoral méditerranéen. En même temps, j'ai étudié les lois qui régissent l'alimentation, l'écoulement, le niveau, les températures, la couleur, la transparence de ces lacs, j'ai recherché les matières que leurs eaux tiennent en dissolution; j'ai abordé le problème particulièrement difficile de leur origine géologique; enfin, j'ai essayé de tracer l'histoire de quelques-uns de nos lacs dans la suite des âges[1]. »

M. Delebecque indique ainsi les principales divisions de son livre, qui, je le dis immédiatement, est de premier ordre. L'Académie des sciences qui l'a couronné, lui a, par l'organe de son rapporteur, rendu pleine justice. Il faut le parcourir pour bien juger de sa haute valeur et de la méthode rigoureuse qui a inspiré sa rédaction. Rien n'est sacrifié au détail pittoresque. Des photographies choisies avec goût permettent au lecteur de se reposer de temps à autres, des figures schématiques très simples traduisent les résultats obtenus, enfin, un index bien fait donne le moyen de retrouver à travers le volume

1. Delebecque : *les Lacs français*, in-4, 436 p., 153 coupes et gravures, 22 cartes (Chamerot). Je n'approuve pas la dénomination lac de Genève. Je tiens pour Léman, il n'y a pas là une simple querelle de mots. Le Léman est en grande partie possession française. Je note aussi une lacune dans la partie bibliographique: pour la commodité des études il aurait été utile de dresser une liste des principaux ouvrages sur les lacs, les mentions éparses au bas des pages ne sont pas faciles à consulter. Enfin une petite remarque sur le lac d'Annecy: M. Delebecque n'est pas le premier à l'avoir étudié. La *Revue savoisienne* contient deux études bonnes pour l'époque (1862) dues à Boltshauser; ce savant avait sondé le lac sur 47 points différents, et ses observations ne manquent ni de précision ni de clarté. Je signale encore M. Marc Le Roux, *Notes biologiques sur le lac d'Annecy*, 1899.

tous les détails qui se rapportent à un même lac. M. Delebecque a en effet procédé par voie d'analyse. Si au début il nous donne une description générale de chaque lac, dans les chapitres suivants il étudie spécialement un point de son sujet, nature du sol, matières dissoutes dans l'eau, etc. Ce grand travail est étayé du reste sur des études préliminaires très nombreuses qui en forment comme les substructions; elles se trouvent consignées dans des recueils divers, *Archives de Genève*, *Comptes rendus de l'Académie des sciences*. Une seconde partie de l'œuvre comprend l'Atlas des lacs français. Elle est fort remarquable, elle aussi, bien que conçue sur un plan trop simple. Les cartes qui composent cet atlas ne comprennent que les lacs proprement dits, c'est-à-dire isolés des terres avoisinantes. Elles nous renseignent sur les courbes de profondeur, mais elles sont muettes sur le relief avoisinant. Ce n'est pas une critique que j'exprime, si j'avais eu voix au chapitre j'aurais demandé un cadre un peu détaillé. Mais cela ne nous empêche pas de dire que c'est un travail de tout point remarquable. Il porte la marque française : netteté d'exposition, résultats élégamment présentés.

Je n'ai rien dit encore des lacs du Massif central; ils ne sont pas oubliés dans le livre magistral que je viens d'indiquer. Ils ont fait aussi l'objet de travaux spéciaux. En 1890, M. Berthoule publiait ses *Lacs d'Auvergne*, et en 1893, M. Bruyant, sa *Bibliographie raisonnée de la faune et de la flore limnologique de l'Auvergne*. Il leur est arrivé une chance heureuse : la Faculté des sciences de Clermont-Ferrand vient de créer à Besse, petite ville voisine de la capitale de l'Auvergne, la première station biologique de France pour l'étude des lacs. Elle est pourvue de l'outillage indispensable, instruments de pêche aussi bien que d'élevage. Sur les rives du lac Chauvet, voisin de la station, on a élevé une maison de pêche, mise à la disposition de tous les élèves du laboratoire. C'est une tentative intéressante à laquelle on doit souhaiter plein succès. L'étude des lacs est née d'hier; beaucoup de personnes se demandent encore si elle est de quelque utilité. Au point de vue philosophique on peut leur répondre que toute étude est utile, lorsqu'elle nous fait connaître quelque coin encore ignoré de la nature. Celle dont nous venons de retracer les premiers linéaments est recommandable parce qu'elle nous fait connaître un monde tout nouveau, qu'elle nous fait entrevoir ensuite la possibilité d'utiliser bientôt ces grandes nappes d'eau, qu'on a pu justement comparer jusqu'à ce jour, bien que l'expression paraisse un peu audacieuse, à des terres incultes.

J. CORCELLE.

LES CHEMINS DE FER ASIATIQUES

(SUITE ET FIN)

Indo-Chine française. — La Cochinchine française ouvrit en 1885 une ligne ferrée de 114 kilomètres entre Saïgon et Mytho.

Un autre tronçon de chemin de fer fut ouvert au Tonkin, en voie Decauville, en 1891, entre Phu-lang-thuong et le Kep; il a été prolongé jusqu'à Lang-son (110 kilom.) au nord, en 1894[1], et l'est actuellement au sud jusqu'à Hanoï (45 kilom.), et au nord, sur 19 kilomètres, jusqu'à la porte de Chine et jusqu'à Na-cham, sur le Song-ki-kong (1900).

Le programme élaboré par le gouvernement général de l'Indo-Chine française doit doter nos possessions d'un futur réseau de 4,000 kilomètres de lignes et notamment d'une grande artère de 1,760 kilomètres qui, partant de Saïgon, pénétrerait dans la haute Cochinchine encore inexploitée, traverserait l'Annam tout entier, entre la mer et la chaîne annamite, coupant et reliant entre elles ses riches vallées (par Tan-linh, Quinhone, Tourane, Hué, Quang-tri, Vinh) arrivant au Tonkin par les provinces de Ninh-binh et de Nam-dinh, pour rejoindre, à Hanoï, le chemin de fer, qui, partant de Phu-lang-thuong vient d'y aboutir, et mettrait, par conséquent, la Cochinchine en relation avec la frontière chinoise.

D'autres lignes transversales sont prévues de Haïphong à Hanoï et au Yunnan, par le fleuve Rouge; de Quang-tri, au nord de Hué, à Savannakek, sur le grand bief navigable du Mékong (250 kilom.); de Quinhone au massif montagneux d'Attopeu et au bief moyen du Mékong (250 kilom.); de Saïgon aux plateaux fertiles et salubres de Lang-biang; de Saïgon à Pnom-penh, au Cambodge (135 kilom.); de Pnom-penh à Battambang et Bangkok (550 kilom.), etc.

Des lignes tonkinoises se prolongeront en outre dans le sud de la Chine (voir plus loin).

Mais ce vaste programme ne pouvant être entrepris immédiatement, M. Doumer ne s'occupe, pour le moment, que de la création des lignes les plus urgentes, pour lesquelles il a obtenu un emprunt de 200 millions approuvé par la loi du 25 décembre 1898. Ces lignes immédiates sont celles de Haïphong à Hanoï et Lao-kay (400 kilom.), de Hanoï à Nam-dinh et Vinh (320 kilom.), de Tourane à Hué et Quang-tri (195 kilom.), de Saïgon au Khanh-hoa et au Lang-biang (650 kilom.), de Mytho à Vinh-long et Cantho (95 kilom.), ce qui fait en

1. Cette ligne va être transformée en une voie plus large.

tout 1,660 kilomètres dont la construction a été entreprise vigoureusement.

Les tronçons de Haïphong à Viétri, au confluent du fleuve Rouge et de la rivière Claire, et de Hanoï à Vinh ont été commencés les premiers, en 1899, et le programme d'ensemble est à la veille d'une réalisation prochaine; la section de Hanoï à Phu-ly, sur la ligne de Hanoï à Vinh, est en pleine activité de travail et on espère que la locomotive atteindra Ninh-binh en 1902. Les lignes d'Hanoï à Viétri (61 kilom.), d'Hanoï à Haïphong et d'Hanoï à Ninh-binh, ont été adjugées en 1899-1900; d'autres parties des lignes d'Hanoï à Vinh, de Tourane à Hué et de Saïgon à Tamlinh (132 kilom.) ont été adjugées en 1900. En décembre 1900, est venu le tour de la ligne de Viétri à Lao-kay et de celle de Ninh-binh à Giem-quinh. Enfin, au début de 1901, on entreprend la ligne de Tamlinh à Djaing (180 kilom.). A cette date, 900 kilomètres environ de voies ferrées ont été adjugés.

Nous devons aussi noter que des négociants français ont récemment demandé l'autorisation de construire, à leurs frais, une petite ligne ferrée entre le port de Tourane et Faifo.

Chine[1]. — Le premier chemin de fer chinois fut établi en 1876 par une société anglaise entre Shanghaï et Woosung (17 kilom.), puis racheté par le gouvernement chinois, qui le détruisit en 1877 et en transporta les rails à Formose.

La première ligne définitive de l'empire chinois ne date que de 1887; c'est la voie ferrée de Tien-tsin à Tching-yan. Cette petite voie fut poussée en 1890 jusqu'à la côte, c'est-à-dire jusqu'à Tong-ku, près de Takou, puis, jusqu'aux charbonnages de Ku-yeh, au nord-est de Kaï-ping (à 150 kilom. de Tien-tsin); construite par ordre du gouvernement impérial, cette ligne fut encore prolongée jusqu'à Young-ping-fou en 1891 et à Chang-haï-kouan (Shan-haï-Kouan), à la grande muraille, en 1894, à 126 kilomètres de Kaï-ping; 200 kilomètres environ ont été encore ouverts, de 1897 à 1900, au delà de la grande muraille vers le nord-est, de Chang-haï-kouan à Ning-yuen et King-tchéou (Kinchow).

En 1897, on ouvrit une ligne de 127 kilomètres entre Tien-tsin et Machiapu, à 3 kilomètres de Pékin, la capitale de l'Empire[2]. Ces quelques lignes ont déjà eu un trafic considérable de voyageurs et de marchandises.

Jusque-là, la Chine avait été très réfractaire à l'idée des chemins de fer, mais la poussée du progrès, favorisée par les compétitions pressantes des diverses puissances européennes, ont provoqué, depuis quatre ans la concession d'un très important réseau ferré en Chine à des compagnies étrangères, dont plusieurs lignes ont été mises en construction immédiatement.

En 1896, les Russes ont obtenu de faire traverser la Mandchourie par un chemin de fer stratégique; la soudure de cette ligne, dite de « l'Est-Chinois », a lieu avec le réseau russe, à l'ouest, à la station d'Onon (à l'ouest de Nerts-

1. Consulter l'étude de M. Paul Barré sur la *Chine entr'ouverte et sa perfectibilité* (*Revue de géographie*, 1899-1900), et l'étude sur les *Chemins de fer en Chine* (*Revue des chemins de fer*, mai 1900).

2. Un tramway électrique relie, depuis le 1er juillet 1899, la gare du chemin de fer de Machiapu, à la porte sud de la Chine, à Pékin.

chinsk), et à l'est à Nikolskaïé, au nord de Vladivostok. La ligne, qui entre en sol chinois à partir de Staro-tsouroukhaïtou, aura 1,520 kilomètres environ en Mandchourie chinoise; ces travaux étaient en bonne voie et on espérait les terminer pour 1902; la ligne passera par ou près Khaïlar, Tsitsikar, Bédouné (Boduno), Kirin, Ninguta, raccourcissant de beaucoup le trajet entre les extrémités du sol russe. De plus, en 1898, la Russie a obtenu le droit de construire un embranchement de 650 kilomètres partant de Kirin et aboutissant à Talien-wan et Port-Arthur, que la Chine a cédés aux Russes, sur le golfe de Pe-tchi-li, en passant par Moukden. Cet embranchement permettra aux Russes de pousser leur voie transsibérienne jusqu'à une mer libre de glaces toute l'année (ce qui n'est pas le cas de Vladivostok); aussi, le gouvernement moscovite s'apprête-t-il à donner une grande importance à ses acquisitions territoriales en Chine; la ville de Dalny, qu'on y a fondée (oukase du 30 juillet-11 août 1899) est appelée à un grand avenir, car elle aura le droit de libre commerce accordé aux ports francs.

Déjà, 475 kilomètres de voie ferrée, entre Port-Arthur, Talien-wan, Niou-tchouang (Ying-tsé) et Moukden, ont été ouverts au trafic en novembre 1899 et, au commencement de 1900, 750 kilomètres de rails étaient posés sur l'ensemble du Transmandchourien.

Le réseau de « l'Est Chinois » sera relié à la capitale de l'Empire au moyen d'une soudure de 480 kilomètres dite « Nord Chinois », entre Niou-tchouang (sur la ligne vers Port-Arthur) et Chang-haï-kouan (point terminus de la ligne venant de Tien-tsin); le gouvernement chinois s'est réservé l'exploitation de cette soudure, bien que ce soit une compagnie anglaise qui la construise actuellement (nous avons dit que 200 kilomètres environ en étaient déjà achevés entre Chang-haï-kouan et King-tchéou).

Sur cette ligne se greffera un petit embranchement reliant Liao-heï-chan à Sin-minting (à l'ouest de Moukden), qui sera exécuté aussi pour le compte du gouvernement de la Chine.

Mais, en mai 1899, la Russie a obtenu le droit de rattacher directement son transmandchourien à Pékin par une ligne ferrée partant de Moukden et passant au nord-ouest de la ligne côtière anglo-chinoise, qu'elle cherchera à concurrencer sérieusement.

Une grande ligne de 1,300 kilomètres unissant Pékin à Han-kéou (Hankow), sur le fleuve Yang-tsé-kiang, a été concédée en 1898 à un syndicat franco-belge. Cette ligne, l'une des plus importantes du réseau chinois projeté, tant par son étendue que par la valeur des pays traversés, avait été préconisée dès 1889, mais à cette date une société chinoise, constituée pour la réaliser, n'avait pu aboutir. Le syndicat franço-belge a commencé la ligne, du côté de Pékin, comme de celui de Han-kéou. Comme la partie comprise entre Pékin et Pao-ting-fou (140 kilom.) avait déjà été construite par une compagnie étrangère en 1899, le syndicat franco-belge l'a rachetée et n'a plus qu'à relier Pao-ting-fou à Han-kéou, par Tcheng-ting et Si-nian. Les travaux avaient été activement poussés, et, en 1900, la ligne était presque achevée, au nord entre Pao-ting et Tcheng-ting, sur 120 kilomètres, et au sud entre Han-kéou et Si-nian (Syniang), dans le Honan, sur 250 kilomètres.

De Tcheng-ting (Chin-ting-fou), sur cette grande ligne de Pékin à Han-kéou,

un embranchement de 200 kilomètres concédé aux Russes, se dirigera sur Ping-tin-chéou et sur Taï-yuan, capitale de la province du Chan-si, riche en mines. Au delà, de Taï-yuan à Si-ngan, dans la province de Chen-si, la Russie a cherché à disputer à un syndicat anglo-italien la concession d'une voie ferrée, non encore autorisée définitivement. Mais ce même syndicat anglo-italien a affirmé avoir obtenu la concession d'une ligne, à l'est de la précédente, entre Ping-ting-chéou, Honan-fou et Siang-yang, sur la rivière Han, dans la province de Hou-pé. Ces lignes permettraient au syndicat anglo-italien d'exploiter plus facilement les mines qui lui ont été concédées dans ces régions.

La grande ligne de Han-kéou sera prolongée plus tard vers le sud jusqu'à Siang-tan et au port de Canton; ce prolongement, de 1,500 kilomètres environ a été accordé à un syndicat anglo-américain.

Une autre ligne, de 160 kilomètres, a été commencée par les Anglais, entre Canton et Kow-loung, port situé en face de Hong-kong et annexé à la Grande-Bretagne en 1898.

Un syndicat anglo-allemand a obtenu le droit de construire une ligne de 1,000 kilomètres environ, suivant à peu près le parcours du canal impérial, entre Tien-tsin, Tsi-nan et Tchin-kiang (Ching-kiang), sur le fleuve Yang-tsé. Cette ligne, dont le but est de chercher à contrebalancer la ligne franco-belge de Pékin à Han-kéou, avait été sollicitée par l'Angleterre seule; mais, à la suite d'un accord intervenu, en mai 1899, il a été décidé que la ligne de Tien-tsin à Tchin-kiang serait construite par le syndicat anglo-allemand de la « Hongkong and Shanghaï Bank »; les Anglais construiront la moitié septentrionale et les Allemands la moitié méridionale.

Un embranchement a été proposé, sur cette grande ligne, entre Tsi-nan et le port de Weï-haï-weï, la nouvelle acquisition britannique à l'entrée sud du golfe de Pé-tchi-li.

Mais ce sont les Anglais seuls qui ont acquis le droit de réaliser la ligne de Shanghaï à Soutchéou, Tchin-kiang et Nankin, sur le fleuve Bleu (270 kilom.) et l'embranchement de Soutchéou à Hang-tchéou ou Hongkow (360 kilom.), qui sera prolongé plus tard vers Ningpo. Les Anglais espèrent encore poursuivre cette voie ferrée, à une époque plus éloignée, jusqu'à Wen-tchéou et Fou-tchéou, sur la côte.

En 1898, des ingénieurs allemands ont rétabli, pour le compte d'une compagnie chinoise, la petite ligne de Shanghaï à Woosung (16 kilom.), détruite vingt ans auparavant.

Un raccordement entre les grandes lignes précédentes a été proposé entre Nankin et Han-kéou, le long du fleuve Bleu.

Les Allemands ont réussi à se faire octroyer, en 1898, la concession d'une ligne de chemin de fer de Kiao-tchéou, leur nouvelle acquisition, à Tsi-nan (avec embranchement sur les houillères de Po-chan-hsien) et d'une autre ligne, plus au sud, entre Kiao-tchéou et Ichou (Yi-tchéou-fou), qui pourra rejoindre aussi Tsi-nan, soit en tout un réseau de 825 kilomètres environ; au commencement de 1900, 30 kilomètres de terrassement étaient achevés, à partir du littoral, sur la ligne allemande.

Dans le sud de la Chine, la Compagnie française de Fives-Lille a obtenu, en 1896, le droit de prolonger la ligne de Lang-son à Nam-quan (sur la fron-

tière chino-tonkinoise) jusqu'à Lang-tchéou, puis à Nan-ning-fou (160 kilom.); cette dernière ligne doit être achevée en trois années. Une autre ligne a été concédée à la France, en 1898, entre Nan-ning et le port de Pakhoï. De Nanning, la ligne sera sans doute prolongée plus tard jusqu'à Canton.

Une convention de 1898 autorise aussi la France à prolonger de 350 kilomètres, jusqu'à Montzé et Yunnan-fou, le chemin de fer tonkinois de Laokay[1]. Yunnan-fou pourra être aussi relié à Lang-tchéou par une ligne française passant par Pé-sé.

Les Anglais ont obtenu d'autre part, en 1897, l'autorisation de prolonger leur ligne de Birmanie, sur le territoire chinois, entre Kunlon-ferry, Tali-fou et Yunnan-fou, mais la nature montagneuse du pays rendra l'exécution difficile et coûteuse. Les Anglais projettent de pousser un jour la locomotive jusqu'à Sui-fou et Ching-king, sur le haut Yang-tsé, dans la province du Sétchuen, à 1,200 kilomètres de la frontière anglaise, mais la réalisation de ce projet est encore très éloignée.

Yunnan serait également relié plus tard au port anglais de Moulmein. Une autre grande voie est projetée par les Anglais entre Canton et Tching-ton, à travers les provinces de Koeï-tchéou et de Sé-tchuen et en passant par Koeïyang et Sui-fou, mais ces tracés n'ont pas été concédés encore.

En résumé, en 1900, la Chine n'avait encore que 1,234 kilomètres de voies ferrées exploitées, mais près de 11,500 kilomètres étaient concédés à des étrangers pour mettre en valeur les régions les plus riches et beaucoup de lignes étaient en construction active.

L'insurrection des Boxers et la guerre ouverte que l'Europe fait à l'Empire du milieu a compromis, pour le moment, l'avenir de tous ces travaux.

Beaucoup de lignes et de chantiers ont été détruits et, après la lutte, il faudra rétablir ce qui existait avant de construire de nouvelles voies. Actuellement, d'importants travaux de réparation ont été effectués par les troupes alliées et les lignes reconstituées sont exploitées provisoirement par elles, en tenant compte des droits précédemment acquis par chaque nation.

Le total de lignes chinoises construites ou concédées se répartissait ainsi en 1900 : 2,838 kilomètres de contrôle russo-chinois, 2,227 kilomètres de contrôle anglais, 1,300 de contrôle belge, 1,299 de contrôle américain, 1,114 kilomètres de contrôle anglo-allemand, 1,084 kilomètres de contrôle chinois, 798 kilomètres de contrôle allemand et 779 kilomètres de contrôle français. Il convient encore d'ajouter à ces 11,440 kilomètres de lignes construites, en construction ou concédées : 3,180 kilomètres de lignes proposées et 4,652 kilomètres de lignes levées.

Corée. — Le royaume de Corée a concédé à une Compagnie française une voie ferrée entre Ouijon (Ytschéou), sur la frontière de Mandchourie, et Séoul, sa capitale; elle se rattachera au réseau russe, vers Moukden ou Kirin.

De Séoul à Fousan une autre ligne est en construction sous la direction des Japonais. De Séoul au port de Chemoulpo, une ligne de 40 kilomètres

1. La ligne de Lao-kay à Yunnan-fou a été comprise dans l'emprunt indo-chinois émis en 1899.

a été concédée à un syndicat américain en 1896 et ouverte au trafic en 1898.

Enfin, d'autres lignes sont proposées entre Séoul et Gensan, sur la mer du Japon, au nord, et entre Séoul et Naokpo, à l'extrémité sud de la Corée.

Japon. — La première ligne japonaise fut ouverte entre la capitale Tokio (Yédo) et Yokohama (29 kilom.) en 1872. 960 kilomètres étaient exploités en 1888. On en compte, en 1900, 7,120 kilomètres.

Le chemin de fer de Kobé ou Hiogo à Osaka (35 kilom.) a été inauguré en 1874; il a été prolongé en 1876 jusqu'à Kioto (43 kilom.), et en 1879 jusqu'à Otsou, sur le lac Biwa (26 kilom.). De l'autre rive de ce lac, à Nagahama, part une ligne qui atteint le port de Tsourouga depuis 1882.

Une autre ligne a été construite entre Nagahama et Sekigahara; elle a été prolongée jusqu'à Ogaki en 1884. Il y a 80 kilomètres de Tsourouga à Ogaki par la voie ferrée.

Tokio a été relié par voie ferrée à Tukusaki (100 kilom.) en 1883-1884. Dans l'île Yéso, on ouvrit en 1883 la ligne d'Otarou ou Tamija à Sapporo et Poronaï (91 kilom.).

Toutes les autres lignes japonaises ont été ouvertes depuis 1885, date de l'introduction des tramways qui ont pris, au Japon, une grande extension.

Actuellement, au nord de la grande île de Nippon, les lignes sont entre les mains d'une compagnie privée : la « Nippon Railway C° ». Au centre de l'île est le réseau des chemins de fer de l'État (1,200 kilom. environ), au sud, est le réseau de la Sango C°. Les lignes de l'île de Kiou-siou (456 kilom.), sont concédées à une autre compagnie et celles de l'île de Yéso, au nord, à une quatrième compagnie, dont le principal trafic est le charbon.

Sous la domination chinoise, une ligne avait été ouverte à l'île de Formose, de 1888 à 1890, entre Kélung et Tai-pei-fou, à l'ouest. Les Japonais, possesseurs de l'île depuis 1894-1895, ont décidé d'y installer une ligne prolongeant la précédente de Kelung à Tamsui, Tok-tschan et Taï-ouan (160 kilom.), qui est déjà exploitée; elle sera prolongée au sud jusqu'à Tchiai-taï-nan, Takao (Takau) et l'extrémité méridionale de Formose[1]. Une autre ligne longera la côte orientale de l'île entre Kélung, Ta-nau et Nan-cha, de sorte que l'île sera entourée d'une ligne ferrée de 770 kilomètres environ.

En dehors des lignes déjà citées plus haut, il existe dans l'île Yéso, une ligne qui part de l'ouest de Poronaï et atteint Saratschi (40 kilom.), et une autre, dans l'est, qui unit le lac Kusuri-ko à Schibetscha (50 kilom.).

Dans l'île de Nippon ou Hondo, on trouve encore, entre autres, les lignes de Aomori, au nord, à Sendai et Schiogama (320 kilom.), achevée en 1890; de Sendai à Futushima et Omia (310 kilom.), au nord de Tokio; du port de Mito à Tukusaki (155 kilom.), achevée en 1889; de Nakamura à Iwamana (30 kilom.); Schiraischi à Sindscho (115 kilom.); Uisunomija à Nikko (30 kilom.); Sakura à Tschoschi (65 kilom.); Tukusaki à Nagano et Imamatchi, sur la côte occidentale (140 kilom.); de Yokohama à Uraga (30 kilom.); de Yokohama à Schidsuoka et Nogoja (310 kilom.), achevée en 1888-1889; de To-

1. Dès maintenant, il existe un chemin de fer sur route entre Tchiai et Taï-nan ou Taï-nang, et Ta-koo (Ta-kao).

kio à Hotschodschi (40 kilom.); Ogaki à Nagoja (40 kilom.); Odawara à Otami (20 kilom.); Kakegawa à Jokosuku (18 kilom.); Atsuta à Taketogo (30 kilom.); Otsou à Nagahama, ouverte en 1889 (78 kilom.); Kusatsu à Kamba et Nagoja (105 kilom.); Kamba à Tsu (30 kilom.); Osaka à Nara et Sakurai (65 kilom.); Osaka à Sakaï (10 kilom.); Kobé (Hiogo) à Okajama et Simonoseki, à l'extrémité occidentale de l'île (350 kilom.). Une grande ligne récente conduit de Aomori à Niigata et Tsourouga, en longeant le littoral occidental (800 kilom.), etc.

Dans l'île Schikoku (Nankai), existe une petite ligne entre Sakaidu et Takamatsu (20 kilom.). Enfin, dans l'île de Kiou-siou, il existe des voies ferrées exploitées entre Tanouka à Fukuoka et Nagasaki (250 kilom.); Kokura et Ohaschi (20 kilom.); Fukuoka, Kumamoto et Misuschima (130 kilom.), avec prolongement vers Kagoschima (100 kilom.), etc.

Il existe encore près de 3,000 kilomètres d'autres lignes au Japon, en dehors de celles que nous avons citées ici et les projets y sont très nombreux.

L'Asie, dans son ensemble, qui renferme encore peu de chemins de fer si l'on tient compte de son énorme population, va subir précisément une transformation qui provoquera son sillonnement par d'importantes voies ferrées, d'ici très peu d'années.

PAUL BARRÉ.

P.-S. — Nous devons compléter notre premier acticle par les indications suivantes :

En 1900, une expédition russe a étudié un nouveau projet de chemin de fer d'Obdorsk, près de l'embouchure de l'Obi, à Belkoweskarya Gouba, sur la mer de Kara; cette exploration, interrompue par le mauvais temps, sera reprise en 1901 et aboutira sans doute à décider la construction de cette ligne, importante pour l'exportation du blé sibérien.

Enfin, les événements de Chine ont provoqué la récente décision du ministère russe des voies de communication de faire continuer la ligne du transsibérien le long de la Chilka et de l'Amour supérieur, depuis Stretensk (point où se détache la ligne mandchoue) jusqu'à Pokrovka, point où l'Amour devient navigable. C'est, en somme, le tracé primitif auquel on revient; en effet, depuis que le chemin de fer transsibérien se continuait en sol chinois, le bassin de l'Amour se trouvait isolé et l'on a reconnu le danger de cet isolement, en cas de troubles en Chine. Le chemin de fer transmandchourien sera néanmoins poursuivi aussi.

En janvier 1901, les Anglais ont inauguré un premier chemin de fer à voie étroite sur la frontière nord-ouest de l'Inde, entre Nouhsharah et Dargaï, près de la passe de Malakand. Une autre petite ligne a été commencée, plus au sud, entre Khushalgarh et Kohat; elle se prolongera jusqu'à Thall, près de l'entrée de la vallée du Kouran. Ces lignes sont surtout destinées à des transports de troupes.

P. B.

LE LIVRE D'OR DE LA GÉOGRAPHIE

ESSAI DE BIOGRAPHIE GÉOGRAPHIQUE

CHOIX DANS L'ORDRE ALPHABÉTIQUE

DES NOMS DES PERSONNES : EXPLORATEURS, GÉOGRAPHES, CARTOGRAPHES, QUI ONT CONTRIBUÉ A L'ÉTAT ACTUEL DE NOS CONNAISSANCES DE LA TERRE, DEPUIS LES TEMPS LES PLUS RECULÉS JUSQU'A LA FIN DU XIX^e SIÈCLE

Par PAUL LEMOSOF

(SUITE)

DRU (Léon). — Ingénieur et géographe français, né à Paris le 10 mars 1837. A accompli différentes missions officielles et privées avec beaucoup de succès : recherches de gisements de naphte, de minerai, etc. Princip. publ. : *Mission géologique au Caucase*, 1882.

DRYANDER (J.). — Naturaliste suédois, né en 1748; mort à Londres en octobre 1810. L'un des fondateurs de la Linnaean Society, de Londres, et auteur de divers mémoires de botanique et de la *Bibliotheca Histor.-Naturalis J. Banks*, 1798.

DRYANDER (E.-J.). — Médecin et mathématicien allemand, né dans la Hesse le 27 juin 1500; mort à Marbourg, le 20 septembre 1560. Auteur d'importants travaux de cosmogénie : *Astrolabii canones*, 1538; — *De usu instrumenti nocturnalis pro captandis horis*, 1538; — *Cosmographiæ introductio*, 1543; — *De globulo terrestri*, etc.

DRYGALSKI (Erich. v.). — Physicien et explorateur allemand, né à Konigsberg (Prusse), le 9 février 1865. Effectua avec succès une mission d'exploration dans le Groenland occidental en 1891 et 1892-93. Désigné pour conduire la mission antarctique allemande de 1901. Auteur de nombreux mémoires de géographie physique et de *Grönland-Expedition*, 1891-93.

DUBEN (G. V. J., baron de). — Médecin, voyageur et ethnographe suédois, né le 25 mai 1822. Effectua des voyages fructueux dans divers pays et publia : *Laponie et Lapons*, 1872; *Souvenirs de l'Inde*, 1885-86; *De l'Amérique méridionale et sept., de l'Asie, de l'Afrique*, 1886.

DUBOCAGE (Georges Boissaye). — Ingénieur-hydrographe français, né en 1626; mort au Havre en 1696. Auteur de plusieurs cartes marines et de divers travaux d'hydrographie (*Le Cercle universel et son usage*).

Dubocage (G.-B.). — Fils du précédent, né en 1661; mort en 1717. Collaborateur de son père dans différentes publications scientifiques. On lui doit aussi des observations sur les marées.

Dubocage de Bléville (Michel-Joseph). — Marin français, né au Havre en 1676; mort en 1728. Fit durant les années 1706-1716 un voyage de circumnavigation.

Dubois (Marcel). — Géographe français, professeur à la Sorbonne, né à Paris, le 25 juillet 1856. Conférencier de talent, s'emploie activement à la diffusion des sciences géographiques, l'un des fondateurs des *Annales de Géographie*. Princip. publ. jusqu'à ce jour : *L'Ile de Los;* — *Etude sur la géographie de Strabon* (ouvrage couronné); — *Album géographique* (en collaboration avec C. Guy); *Géographie économique.*

Dubois de Jancigny (Adolphe-Philibert). — Diplomate et voyageur français, né à Paris en 1795; mort à Chandernagor en mars 1860. Séjourna dans l'Inde et fut chargé de diverses missions en Chine (1841), à Java (1846). Collaborateur de l'*Univers Pittoresque* (Inde, Japon, Indo-Chine, etc.); auteur de *Histoire de l'Inde ancienne*, 1858, et de diverses autres études sur les pays de l'Extrême-Orient.

Dubois de Montpereux (Fréd.). — Géologue suisse, né dans le canton de Neuchatel, le 28 mai 1798; mort à Neuchatel le 7 mai 1850. Nombreux et importants travaux de géologie répandus dans les recueils scientifiques français et suisses. Œuvre capitale : *Voyage autour du Caucase*, 1839-43.

Dubuisson (Fr.-R.-André). — Pharmacien et minéralogiste français, né à Nantes le 13 août 1763; mort le 11 janvier 1836. Travaux géologiques sur la région de la Loire-Inférieure et *Essai d'une méthode géologique*, Nantes, 1819.

Du Bouzet (J.-F.-Eug. Marquis). — Marin français, né à Paris le 19 décembre 1805; mort le 22 septembre 1867. Fut le compagnon de Bougainville dans son voyage de circumnavigation, de Dumont d'Urville dans son voyage au pôle Sud.

Du Camp (Maxime). — Littérateur et publiciste français, né à Paris, le 8 février 1822. A citer, parmi ses nombreux écrits, les publications relatant ses divers voyages : *Souvenirs et paysages d'Orient*, 1848; — *Egypte, Nubie, Syrie*, 1852; — *En Hollande*, 1859.

Ducarla-Bonifas (Marcellin). — Erudit français, né près Castres, en 1738, mort en 1816. Nombreux travaux de géographie physique, de géologie : *Des grands mouvements de la matière*, 1775; — *Cosmogonie*, 1779; — *Histoire naturelle du monde*, 1782.

Ducrest (Ch.-Louis, marquis de). — Marin et hydrographe français, né près Autun, le 28 avril 1747; mort près Orléans, en 1824 (*Essai sur les machines hydrauliques*, 1777; — *Vues nouvelles sur les courants d'eau*, 1800; — *Traité d'hydraulique;* — *Nouv. système de navigation*, 1809).

Du Chaillu (Paul-B.). — Voyageur américain, d'origine française, né à Paris, le 31 juillet 1835. Se rendit très jeune sur la côte occidentale de l'Afrique et fit plusieurs explorations dans l'intérieur des terres (*Voyages et aventures dans l'Afrique équatoriale; — L'Afrique sauvage; — The Land of the Midnight Sun*).

Duchinski (Fr.). — Publiciste et ethnographe polonais, né à Kiev, en 1817. Emigra en 1846 et s'établit à Paris où il mourut en 1899. On lui doit diverses publications intéressantes sur l'histoire et l'ethnographie de la Pologne.

Dufferin (Fred. T. H. Blackwood). — Diplomate anglais, né à Florence en juin 1826. Visita diverses parties du nord de l'Europe, résida pendant plusieurs années dans l'Inde en qualité de vice-roi. Princip. publ. : *Letters from high latitudes* (éd. fr., 1876); — *Quatre ans aux Indes. Notre vice-royauté*, 1884-88 (publié par sa femme, lady Dufferin), 1890.

Du Fief (Jean). — Savant géographe belge, né à Tournai le 17 juin 1829. Secrétaire général de la Société belge de géographie, auteur de nombreux mémoires fort appréciés.

Dufour (Guillaume Henri). — Général suisse, ancien officier du génie dans l'armée française, né à Constance le 15 septembre 1787; mort à Genève, le 14 juillet 1875. S'est illustré comme administrateur et comme guerrier et a mérité le titre de géographe par la confection de la grande carte de la Suisse (1833-1865), citée encore actuellement comme le modèle d'une production cartographique.

Dufrénoy (Pierre-Armand). — Ingénieur français, né à Sevran (Seine-et-Oise), le 5 septembre; mort à Paris, le 20 mars 1857. Minéralogiste, géologue et explorateur, collaborateur d'Elie de Beaumont dans différents travaux géologiques (*Traité de minéralogie; — Voyage métallurgique en Angleterre; — Mémoires pour servir à une description géologique de la France*).

Dufton (Henry). — Négociant anglais, établi en Egypte. Accomplit, avec le Français Lejean, un voyage en Abyssinie (1862-63). Fut tué au cours de la guerre d'Abyssinie, en mai 1868. Laisse : *Narrative of a Journey through Abyssinia*, 1867.

Dugat (Gustave). — Orientaliste français, né à Orange en 1824. Professeur d'histoire et de géographie des peuples musulmans à l'Ecole des langues orientales, auteur de : *Grammaire arabe-française; — Histoire des philosophes et théologiens musulmans*, et de diverses traductions d'ouvrages arabes.

Du Halde (J.-B.). — Jésuite français, né à Paris, le 1er février 1674; mort le 18 août 1743. L'un des directeurs du célèbre recueil : *Lettres édifiantes* (1708-43) et auteur principal de la *Description géographique, historique, chronologique, politique de l'empire de la Chine*, 1735.

Dulague (V.-Fr.-J.-N.). — Hydrographe français, né à Dieppe, le 24 décembre 1729; mort à Rouen, le 9 septembre 1805. Nombreuses observations météorologiques; auteur de : *Leçons de navigation*, 1768; — *Principes de navigation*, 1787.

Dulaurier (J.-P.-L.-Fr.-Ed.). — Orientaliste français, né à Toulouse en 1807; mort à Meudon en 1881. Professa le malais, le javanais, l'arménien, auteur de divers travaux d'histoire arménienne (*Institutions maritimes de l'archipel d'Asie*; — *Histoire, dogmes de l'Église arménienne orientale*).

Dumichen (Dr J.). — Egyptologue allemand, né le 15 octobre 1833 près Glogau, mort à Strasbourg (professeur à l'Université), le 8 février 1894. Avait visité l'Égypte à plusieurs reprises durant les années 1862-76 et laisse de nombreux mémoires fort appréciés sur les antiquités égyptiennes.

Dumont (André). — Géologue belge, auteur de diverses cartes géologiques de la Belgique et d'une carte géologique de l'Europe (œuvre posthume). Né à Liège, le 15 février 1809; mort le 28 février 1857.

Dumont d'Urville (Jules-Sébastien-César). — Navigateur et naturaliste français, né à Condé (Calvados), le 23 mai 1790; mort près Paris (accident de chemin de fer), le 8 mai 1842. Marin et savant, Dumont d'Urville s'est illustré tant par la hardiesse de ses explorations que par leurs résultats en découvertes (Voyage d'exploration sur la *Coquille*, 1822-25; Campagne de l'*Astrolabe* aux régions Sud et découverte des restes de La Pérouse, 1826-29; — Campagne de l'*Astrolabe* et de la *Zélée*, régions polaires Sud, 1837-40). De nombreuses biographies ont paru sur l'illustre navigateur (Hulot : *Dumont d'Urville*, Paris, 1892).

Dumoutier (E.-Gustave). — Orientaliste français, né le 3 juin 1850; chef du service de l'Enseignement dans le Tonkin. Auteur de nombreux travaux d'histoire, d'ethnographie et de linguistique indo-chinoises.

Duncan (John). — Voyageur anglais en Afrique, né en 1805. Prit part, en 1842, à l'exploration du Niger, parcourut en 1844-45 le Dahomey, où il fut nommé consul d'Angleterre, mais mourut avant d'atteindre son poste, en 1849. Laisse : *Travels in Western Africa in* 1845 *and* 1846, London, 1847.

Dunker (W. B. R. Hadrian). — Minéralogiste et géologue allemand, né dans la Hesse le 21 février 1809, professeur à l'Université de Marbourg. Travaux divers de géognosie et paléontologie locales très appréciés.

Dunsterville (Edw.). — Marin anglais. S'est fait un nom des plus honorables par de nombreux travaux d'hydrographie (sondages, levers de côtes), dont une grande partie publiée dans le *Nautical Magazine*. Mort le 11 mars 1873, à l'âge de 77 ans.

Duparquet (Ch.-Victor-Aubert). — Missionnaire français en Afrique, préfet apostolique du Congo et de la Cimbebasie, né à Laigle le 31 octobre 1830; mort à Loango (Congo), le 24 août 1888. Auteur de divers travaux fort appréciés sur les diverses régions de l'Afrique visitées durant son apostolat, Guinée, Congo, Afrique du Sud.

Duperrey (L.-J). — Amiral français, né à Paris le 22 octobre 1786; mort en 1865. S'est illustré dans un voyage autour du monde durant les années 1822-1825 au cours duquel il recueillit des données nouvelles sur l'hydrographie et la déclinaison magnétique (*Voyage autour du monde sur la* Coquille, Paris 1828-1832. — Nombreux mémoires scientifiques).

Dupleix (J.-François). — Administrateur, conquérant et explorateur français, né à Landrecies le 1er janvier 1645; mort à Paris le 10 novembre 1763. Se rendit fort jeune dans l'extrême Orient, devint bientôt gouverneur de Chandernagor et fit des efforts considérables pour conquérir et conserver à la France l'empire des Indes. Méconnu ou incompris par le gouvernement de la métropole, mal secondé par ceux mêmes qui devaient l'aider dans sa tâche, l'œuvre du conquérant demeura fatalement stérile, et la France renonça à ces conquêtes. Une justice tardive a été accordée à la mémoire de Dupleix, dont le nom est actuellement synonyme de colonisateur intelligent et pacifique.

Dupetit-Thouars (Abel-Aubert). — Amiral français, né près Saumur, le 15 août 1793; mort à Paris le 16 mars 1864. Se signala par divers travaux hydrographiques sur les côtes de Terre-Neuve et du nord de l'Afrique, coopéra à la conquête de l'Algérie, exécuta, en 1837-1839 un voyage autour du monde sur la *Vénus* et s'empara des îles Tahiti, au nom de la France. Princ. publ. : *Voyage autour du monde sur la frégate la Vénus*, 1840-1849.

Dupetit-Thouars (L.-M.-Aubert). — Botaniste et voyageur français, né près Saumur, le 5 novembre 1758; mort à Paris le 12 mai 1831. Visita diverses îles de l'Océan Indien et rapporta d'intéressantes collections de plantes. — (*Cours de botanique*, 1815; — *Flore des îles australes de l'Afrique*, 1822).

Duponchel (Adolphe). — Ingénieur et géographe français né à Florac le 18 mai 1821. A fait preuve d'un grand esprit d'initiative et d'originalité dans l'exécution de différents travaux publics, étudia divers projets de pénétration africaine. Membre actif et président de la Société Languedocienne de géographie, auteur de nombreux travaux appréciés (*Geographie du département de l'Hérault*).

Dupont (Edouard). — Géologue belge, né à Dinant en 1841. Directeur du musée royal d'histoire naturelle de Bruxelles, auteur de nombreux travaux de géologie, de paléontologie et de cartes géologiques (*Populations préhistoriques de la Belgique*, 1873; — *Lettres sur le Congo. Récit d'un voyage scientifique*, 1889; — *Carte géologique de la Belgique*).

Dupuis (Jean). — Explorateur français, né à Saint-Just-la-Pendue (Loire), le 8 déc. 1829. Etabli en Chine comme négociant, Dupuis conçut l'idée d'ouvrir au commerce français la voie du fleuve Rouge et fut l'un des principaux artisans des conquêtes françaises dans l'Indo-Chine. Publia : *L'ouverture du Fleuve Rouge au commerce*; — *Un journal de voyage*; — *Origine du Tong-King*; — *Le Tong-King et l'intervention française*; etc.

Durand (J.-B.-Léonard). — Voyageur français, né dans le Limousin en décembre 1742; mort en Espagne, en novembre 1812. Séjourna comme traitant durant plusieurs années au Sénégal et assura aux Français le commerce de la gomme. A publié : *Voyage au Sénégal*, 1802.

Durand (abbé Ed.-Jos.). — Français, attaché aux missions de l'Afrique et de l'Amérique du Sud; auteur de récits de voyages et de missions : *Le Rio Negro*; — *l'Amazone brésilien; — Missions catholiques françaises; — Cours de géographie : La Turquie.* Nombreux mémoires dans les revues scientifiques, principalement dans le *Bulletin* de la Société de Géographie, dont il fut bibliothécaire (1873-1881). Mort à Paris en 1881, à l'âge de 50 ans.

Dureau de la Malle (Ad.-J.-C.-Aug.). — Erudit français, historien et géographe, membre de l'Académie des inscriptions; né à Paris le 2 mars 1777; mort en 1857. A signaler parmi ses nombreux et importants travaux : *Géographie physique de la mer Noire, de la Méditerranée*, 1807; — *Recherches sur l'histoire de l'Afrique sept.*, 1837; — *Histoire de Carthage*, 1847, etc.

Duret (Noël). — Cosmographe et mathématicien français, né vers 1590; mort vers 1650 (*Nouvelle théorie des planètes*, 1635; — *Traité de géodésie et des fortifications*, 1643).

Durier (Charles). — Alpiniste français, né à Paris le 15 décembre 1830; mort le 6 mai 1899. Fit sa première ascension sur le Mont-Blanc en 1869. Contribua à la fondation du Club Alpin français (président en 1895); auteur de *Le Mont-Blanc*, 1877.

Durocher (J.). — Géologue et minéralogiste français, né à Rennes le 31 mai 1817; mort le 3 décembre 1860. Fit partie de la mission scientifique en Scandinavie, *la Recherche* (1839-1840), visita l'Amérique centrale (1859) et publia de nombreux travaux géologiques sur diverses parties de la France et du nord de l'Europe.

Duruy (Victor). — Savant et homme d'Etat français, né à Paris le 11 septembre 1811; mort en nov. 1894. Célèbre comme historien, V. Duruy a dû néanmoins une bonne part de sa renommée et du succès de ses productions à sa vaste érudition géographique et à l'art magistral avec lequel il sut associer l'Histoire à la Géographie. A citer, en plus de ses nombreuses œuvres d'ordre historique et politique (*Histoire des Romains, Histoire des Grecs*) : *Géographie politique de l'empire romain; — Géographie historique du moyen âge; — Atlas de la géographie universelle.*

Dussieux (L.-E.). — Géographe français, né le 5 avril 1815; mort à Versailles le 11 février 1894. Nombreux travaux de géographie physique et didactique (*Géographie historique de la France*, 1844; — *Cours de géographie physique; — Atlas général de géographie*, 1848).

Dutreuil de Rhins (Jules-Léon). — Explorateur français, né à Saint-Étienne le 2 janvier 1846; tué au cours d'un voyage d'exploration fait en compagnie de F. Grenard dans le Tibet, le 5 juin 1894. — Ancien capitaine au long cours, chargé de différentes missions scientifiques (Annam, 1874-1876; Congo, 1883), auteur de nombreux mémoires et de cartes. Princ. publ. : *l'Asie centrale*, 1889; — *Cartes de l'Indo-Chine, Cours de l'Ogôoué*; — Voir *Mision scientifique dans la haute Asie*, 1890-1895, par F. Grenard, 1897-1898.

Dutrieux (Pierre). — Médecin et voyageur belge, né à Tournai le 19 juillet 1848. Appelé au Caire en 1874, il se rendit quelques années après (1877) au Tanganyika et étudia particulièrement les questions intéressant l'hygiène des Européens en Afrique : *La question africaine au point de vue commercial*; — *Souvenirs d'une exploration médicale dans l'Afrique intertropicale*; — *Pathologie des Européens dans l'Afrique intertropicale.*

Duval (Jules). — Erudit français, né à Rodez en 1813; mort à Paris (accident de chemin de fer) le 20 septembre 1870. Publiciste, géographe, colon (séjourna longtemps en Algérie), J. Duval contribua puissamment à la diffusion des sciences géographiques en France. Vice-président de la Société de Géographie, auteur de : *Histoire de l'émigration européenne, asiatique et africaine*; — *Colonies et politique coloniale de la France.*

Duval (Pierre). — Géographe français, né à Abbeville, en 1618; mort à Paris en 1683. Neveu et élève de Samson, auteur de nombreux travaux de cartographie et de *Le Monde ou Géographie universelle*, 1658; — *La Sphère ou Traité de géographie*, 1659.

Duvaucel (Alfred). — Naturaliste et voyageur français, né vers 1793; mort à Madras en août 1824. Se rendit dans l'Inde (1818), visita les îles de la Sonde et recueillit d'importantes collections d'objets d'histoire naturelle.

Duveyrier (Henri). — Voyageur français, né à Paris le 22 février 1842; mort près Sèvres le 25 avril 1892. Se distingua tout jeune encore par un remarquable voyage d'exploration dans le nord de l'Afrique (1859-1862). Se consacra ensuite aux études africaines et fut considéré, à juste titre, comme l'une des autorités les plus compétentes dans les questions concernant le continent africain. Princ. publ. : *Les Touareg du Nord*, 1864; — *Positions géograph. en Afrique*; — *Le Riff;* etc. — Collaborateur (avec C. Maunoir) à *l'Année géographique.* — Nombreux mémoires et rapports.

Dybowski (Benedict). — Naturaliste polonais, né dans le gouvernement de Minsk (Russie) en 1834. Séjourna longtemps en Sibérie où il étudia particulièrement la faune des régions montagneuses Iablonoï et du lac Baïkal.

Dybowski (Jean). — Agronome et botaniste français, d'origine polonaise, né en 1855. Accomplit avec succès diverses missions en Afrique (Sud algérien, 1889, haut Congo; 1891-1893). Ancien directeur de l'agriculture en Tunisie, organisateur et directeur des jardins d'essai coloniaux.

Eastwick (Edw. Backhouse). — Orientaliste anglais, ancien agent britannique dans l'Inde (Bombay), né Narfield, le 13 mars 1814; mort le 16 juillet 1883. Remplit diverses missions diplomatiques (Perse, Vénézuéla), et publia d'intéressants récits de voyage et des études sur l'histoire et la littérature orientales (*Grammar of Hindustani*, 1847; — *Venezuela...*, 1868).

Eaton (A.). — Géologue américain, né vers 1776; mort le 10 mai 1842. Professeur de géologie et auteur de travaux appréciés : *Index to the Geology of the Northern States; — Geological survey of the Eric canal*, etc.).

Ebel (J. G.). — Géologue allemand, né dans le Slesvig, le 6 octobre 1764; mort à Zurich, le 7 octobre 1830. Publications sur la Suisse et sur les Alpes : *Guide pour faire le voyage de Suisse...*, 1793; — *Description des peuples montagnards de la Suisse*, 1798; — *Idées sur l'organisation du globe...*, 1811.

Ebeling (Chr. D.). — Géographe allemand, né dans le Hanovre, le 20 novembre 1741; mort à Hambourg, le 20 juin 1817 (*Erdbeschreibung u. Geschichte von Amerika*, 1799-1816; — *Portugies. u. amerik. Landkarten...*, 1800).

Echard (Laurent). — Historien et géographe anglais, né dans le Suffolk, en 1671; mort en 1730 (*Histoire romaine; — Histoire d'Angleterre; — Dictionnaire géographique*).

Ecklon (Chr. Fr.). — Naturaliste anglais, né en 1795; mort au Cap, en 1868. Explora en 1824-1828, la colonie du Cap en vue d'études botaniques et recueillit de nombreux et intéressants échantillons d'histoire naturelle.

Edmondston (Laurent). — Naturaliste écossais, né dans les îles Shetland, en 1795; mort en 1879. On lui doit d'intéressants travaux d'histoire naturelle particulièrement sur les îles Shetland.

Edmonstone (Sir Archibald). — Voyageur et écrivain anglais, né à Londres, le 12 mars 1795; mort le 13 mars 1871. Avait fait, entre autres, un voyage en Égypte, 1819 (*A journey to two of Oases of the Upper Egypte*).

Edrisi. — Géographe arabe, né dans le Maroc (Ceuta ou Tétouan) en 1099; mort dans la Sicile, vers 1180. Est considéré comme l'un des géographes les plus consciencieux du moyen âge. Parmi les nombreuses éditions de sa *Géographie*, celle de Jaubert semble la plus estimée (*Géographie d'Edrisi*, par A. Jaubert, 1836-1840).

Egede (Hans). — Missionnaire norvégien, né à Senjen, le 31 janvier 1686; mort le 5 novembre 1758. Passe pour être le premier missionnaire ayant pris contact avec les Esquimaux du Groenland parmi lesquels il vécut pendant treize années (1821-1834).

Egede (Chr. Th.). — Explorateur danois, né le 14 novembre 1761; mort le 17 octobre 1803. Arrière-petit-fils du précédent. Accomplit, en qualité d'officier de marine, une expédition sur la côte orientale du Groenland (1782), dont le récit est consigné dans *Rejsebeskrivelse til Oestergroenlands...* 1789).

Egleston (Thomas). — Géologue américain, ancien élève de l'École des mines de Paris, né à New-York en 1832; mort en 1900. L'un des fondateurs, puis professeur à l'École des mines de New-York; auteur de nombreux travaux savants.

Egli (J. J.). — Géographe suisse, né dans le canton de Zurich, le 17 mai 1825; mort le 24 août 1896. Se fit une réputation universelle, méritée, par divers travaux sur l'histoire de la géographie et plus spécialement sur l'étymologie des noms géographiques (*Nomina geographica*, 1872; — *Geschichte der geogr. Namenkunde...*; — *Neue Erdkunde; Neue Handelsgeographie*).

Ehlers (Otto E.). — Explorateur allemand, né le 31 janvier 1855 à Hambourg; mort au cours d'une exploration dans la Nouvelle-Guinée, en septembre 1895. Avait déjà accompli divers voyages dans l'Afrique orientale (1888-1890) et visité l'Inde en 1890 et 1894. Laisse : *Im Sattel durch Indo-China; — Samoa; — Im Osten Asiens.*

Ehrenberg (Christian Gottfried). — Naturaliste et explorateur allemand, né à Delitsch (Prusse), le 19 avril 1795; mort le 27 juin 1876. Fut chargé par l'Académie des sciences d'une mission en Égypte (1820), visita l'Asie occidentale et publia, entre autres : *Voyage scientifique dans l'Afrique septentrionale et dans l'Asie occidentale*, 1820-1825; — *Organisation, classification et distribution géographique; — Formation des roches crétacées de l'Europe...*

Eichwald (Ed.). — Naturaliste et voyageur russe, né à Mitau, le 4 juillet 1795; mort à Saint-Pétersbourg le 26 novembre 1876. Explora les rives de la Caspienne et le Caucase (1825-1826) et effectua diverses explorations scientifiques dans le Tyrol, l'Italie et la Sicile (1846-1850). Princip. publ. : *Voyage sur la mer Caspienne*, 1834-1837; — *Géographie ancienne de la mer Caspienne*, 1838.

Ekeberg (G.). — Voyageur suédois, né près de Stockholm, le 10 juin 1716; mort le 4 avril 1784. A fait plusieurs voyages dans l'Inde, dans la Chine (d'où il rapporta de nombreuses plantes) et publia divers récits : *Economie rurale des Chinois*, 1757; — *Voyages aux Indes orientales...*, 1773.

Ekman (F. L.). — Naturaliste suédois, mort à Stockholm, le 1er janvier 1890, à l'âge de 59 ans. Nombreux travaux scientifiques parmi lesquels d'importantes études océanographiques.

El-Balkhi (Abou-Zeid). — Géographe arabe du xe siècle, auteur de plusieurs traités de géographie (*Livre de la création*, trad. et publié par C. Huart, Paris, 1899).

El Bekri (Abou-Obeid). — Savant arabe du xie siècle, gouverneur de Hulva, mort à un âge avancé vers 1094. Laissa de nombreux écrits dont un traité de géographie générale (*Routes et royaumes*). Une partie seulement de ces documents ont été conservés (De Slane : *Description de l'Afrique septentrionale*, par El Bekri, Alger, 1857).

ELDAD le Danite. — Voyageur hébreu du XI^e siècle. Amené en Chine, après diverses péripéties, il a donné de ses aventures un récit qui, dépouillé de certains épisodes fantaisistes, n'est pas sans présenter de l'intérêt.

ELDER (Sir Thomas). — Mécène australien, né en 1818; mort le 7 mars 1897. Se rendit de bonne heure en Australie (1854) et employa une fortune considérable à subventionner des explorations scientifiques et des reconnaissances dans l'intérieur du continent (Expéditions Warburton, Gosse, 1873; — Giles, 1874-1875; — Lindsay, 1890-1892).

ELDRED (John). — Voyageur anglais, né dans le Norfolk, en 1552; mort en 1632. Partit dans un but commercial, en 1583, pour la Syrie, visita aussi la Tripolitaine, la Palestine, revint avec beaucoup de richesses. On possède de lui : *Journal of his Voyage to Tripoli* (1599).

ELIAS (Ney). — Explorateur anglais, né à Kent, le 10 février 1844; mort à Londres, le 31 mai 1897. Se voua à l'exploration de la Chine et de l'intérieur de l'Asie (Hoang-ho, 1868; Gobi, 1872-73; Inde, 1879). Nombreux récits et itinéraires appréciés des géographes.

ELISSÉEFF (Alexandre). — Médecin et voyageur russe, né en Finlande, 1858; explora, non sans profit, diverses parties de l'Asie (Arabie, 1880-82; Asie russe) et de l'Afrique (Soudan égyptien, 1893, 1894, Ethiopie, 1895); mourut à Saint-Pétersbourg, le 10 mai 1896.

ELLESMERE (Francis, Earl de). — Mécène géographe anglais, président de la Société royale de géographie de Londres; mort le 18 février 1857, à l'âge de 57 ans.

ELLIOTT (Ch.). — Agent de la compagnie anglaise de l'Inde, promoteur de nombreux travaux d'art et ingénieur-géographe; mort le 15 mai 1856, à l'âge de 80 ans.

ELLIOTT (Stephen). — Naturaliste américain, né à Beaufort, le 11 nov. 1771; mort à Charleston, le 28 mars 1830. S'est surtout acquis une juste renommée par ses travaux sur la Caroline du sud (*Botany of S. Carolina*, 1821-24).

ELLIS (Henry). — Voyageur anglais, né en 1721; mort à Naples en janvier 1806. Avait pris part, comme hydrographe, à l'expédition polaire de 1746-47 et publia, entre autres, la relation de ce voyage : *Voyage to Hudson's Bay in the years* 1746 *and* 1747 (London, 1748).

ELLIS (William). — Missionnaire et explorateur anglais, né en 1795; mort à Londres, le 9 juin 1872. Visita la Polynésie et Madagascar. Ses écrits sur cette grande île font autorité encore de nos jours.

P. LEMOSOF.

(*A suivre.*)

CORRESPONDANCE ET COMPTES RENDUS CRITIQUES

DES SOCIÉTÉS DE GÉOGRAPHIE ET DES PUBLICATIONS RÉCENTES

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

Assemblée générale du 21 *décembre* 1900

PRÉSIDENCE DE M. GRANDIDIER, DE L'INSTITUT

Président de la Société

Le président a ouvert la séance par un discours dans lequel il a résumé les progrès accomplis par la science géographique au cours du siècle qui finit. Il a montré que la Société de géographie peut, à juste titre, revendiquer sa part dans ces divers progrès, car elle n'a pas cessé d'encourager le zèle des explorateurs ni de répandre dans le public le goût des études géographiques les plus sérieuses. Après avoir retracé l'œuvre féconde de nos voyageurs, il a exprimé le vœu que le nouveau siècle nous apporte une somme de progrès encore supérieure à celle déjà si remarquable obtenue pendant le XIX[e] siècle.

La séance s'est terminée par une conférence dans laquelle M. Bonnel de Mézières a fait le récit de son voyage dans le Haut-Oubangui.

Les territoires visités par cette mission qui était, au début, unie à celle de l'infortuné de Béhagle, sont arrosés par le M'Bomou, le Bahr-el-Ghazal et leurs affluents.

Dans ces contrées, la végétation n'est puissante que sur les bords des rivières où elle forme des galeries d'arbres entrelacées de lianes; partout ailleurs, c'est la brousse ou la savane.

La richesse en caoutchouc y est considérable. L'ivoire est abondant, mais les troupeaux d'éléphants qui se tiennent dans les régions basses et marécageuses finissent par être exterminés par les chasseurs. M. Bonnel de Mézières, qui a rapporté un stock de 40,000 kilogrammes d'ivoire fait défiler devant l'auditoire une série de photographies représentant des défenses de toutes formes et de toutes dimensions.

La race guerrière est représentée par les A'Zendès. Dans ces pays où la traite et l'anthropophagie ont appauvri la population, la main-d'œuvre est rare.

Parmi les itinéraires relevés par les membres de la mission, il faut citer celui de M. Charles Pierre dans le bassin de la Kota et jusque dans les territoires de Snoussi.

Des reconnaissances ont été opérées dans le sultanat de Bangasso par M. Martel et dans celui de Rafaï par M. Cobrat.

M. Bonnel de Mézières cite encore les travaux de M. Bourgeau et ceux qu'il a entrepris lui-même dans le sultanat de Zémio.

La mission s'est ainsi avancée jusqu'aux approches des sources du M'Bomou; elle n'a arrêté sa marche dans le Bahr-el-Ghazal qu'à la nouvelle de l'évacuation de Fachoda. Elle rapporte de nombreuses collections ethnologiques et des notes et documents relatifs à la situation économique et commerciale des régions qu'elle a traversées.

Séance du 11 janvier 1901

PRÉSIDENCE DE M. LE PRINCE ROLAND BONAPARTE

A l'ouverture de la séance, le président a fait part à la société de la mort de plusieurs de ses membres : MM. Serpa Pinto, le grand explorateur portugais; L. Cordeiro, secrétaire général de la Société de géographie de Lisbonne; le général Lambert, le défenseur de Bazeilles, et enfin le savant et regretté directeur de la *Revue de Géographie* et secrétaire général de la Société de Topographie de France, Ludovic Drapeyron, à la mémoire duquel il adresse particulièrement une parole émue.

M. Charles-Eudes Bonin, vice-président de France en Indo-Chine, rend ensuite compte, dans une conférence qui a été fort applaudie, de la mission officielle d'exploration qu'il a accomplie en Asie centrale, grâce à l'appui des ministères de l'Instruction publique, des Affaires étrangères et de l'Académie des inscriptions et belles-lettres.

Dans un précédent voyage, M. Bonin avait traversé l'empire chinois du sud au nord, du Tonkin en Sibérie; son projet était cette fois de le traverser de l'est à l'ouest.

Les événements dont l'Extrême-Orient a été le théâtre l'ont obligé à étendre cet itinéraire et lui ont permis, de 1898 à 1900, de retraverser trois fois la Chine dans toute sa largeur et toute l'Asie, de la mer de Chine à la mer Noire.

Parti de France en janvier 1898, il passe au Tonkin pour prendre une escorte de quinze soldats annamites et de Shanghaï remonte le fleuve Bleu en jonque, pendant deux mois, jusqu'au point terminus de la navigation. Il visite ensuite le mont Omei, la Montagne sainte où l'on voit l' « ombre de Dieu », descend par le Yun-Nan jusqu'à la frontière du pays des Lolos ou Man-Tsé, inexploré jusqu'ici, traverse leurs montagnes pour la première fois et arrive à Ta-Tsien-Lou, capitale du royaume tibétain de Kiala.

De Ta-Tsien-Lou il descend vers le fleuve Bleu à travers la province du Sé-Tchouen, et arrive à Pékin au printemps de 1899.

Bientôt après, M. Bonin, laissant Pékin, traverse l'empire pour la quatrième fois, de l'est à l'ouest, en gagnant le fleuve Jaune et la terre mongole des Sept Hordes (ordos) commandées par le 27e descendant de Genghis khan, le roi de Djoungar.

Il remonte le fleuve en jonque pendant quarante jours, traverse à dos de chameau les sables du désert d'Alashan par des cols de 5,000 mètres d'altitude qui forment les assises du plateau central de l'Asie.

Il visite la grande lamaserie tibétaine de Kounboun, séjour de 3,000 lamas jaunes; de là il se rend au grand lac Koukounor et, après une traversée en plein hiver par une série de cols atteignant près de 4,000 mètres, il se dirige vers Kouldja, à la frontière russe.

Au retour, M. Bonin visita Tachkend, Samarkand, la mer Caspienne, Bakou, Tiflis, l'Arménie jusqu'à l'Ararat par Erivan.

Il arrive par Batoum et la mer Noire à Constantinople deux ans et demi après son départ de Paris.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

Assemblée générale du 15 *janvier* 1901

PRÉSIDENCE DE M. LE PRINCE ROLAND BONAPARTE

M. le lieutenant Avelot, du 31e régiment d'infanterie, chargé d'une mission topographique par le ministère des Colonies, a exposé les résultats de la mission qu'il a remplie dans la boucle de l'Ogôoué.

C'est le 14 octobre 1899 que la mission fut constituée à Cap Lopez; elle comprenait trois officiers : les lieutenants Rouyer, Gritty et lui-même, plus son frère, M. Henri Avelot, artiste peintre, qne la maladie obligea bientôt à rentrer en France, un chef de convoi sénégalais, enfin 52 Loangos, Gabonais et Pahouins.

La mission monta en cinq jours à N'djolé sur l'Ogôoué, grâce à deux vapeurs de la Compagnie des Chargeurs réunis.

De N'djolé, elle gagna en deux jours l'île d'Alembé, sur une grande pirogue due à l'obligeance de la Société du Haut-Ogôoué qui a un établissement commercial dans cette île.

La mission resta dans l'île d'Alembé trois semaines pendant lesquelles M. Avelot détermina le cours inférieur de l'Ocano.

En novembre, commença la marche vers le sud le long du méridien qu'il s'agissait de déterminer; le pays était désert, très accidenté, couvert d'une brousse inextricable; il fallut un mois pour avancer de 10 kilomètres, bien que l'on ait pu utiliser la vallée de la rivière Laware ou Sainte-Anne, vallée qui s'écarte très peu du méridien, qu'elle recoupe trois fois.

Le 5 décembre, sur le conseil de Pahouins qu'elle rencontra, la mission se scinda: le lieutenant Gritty devait gagner le village de Nzala, situé, au dire des indigènes, à deux jours de marche, dans le sud, tandis que les lieutenants Rouyer et Avelot continueraient les levés le long du méridien jusqu'au voisinage de Nzala. Mais, arrivés à Okola, ils apprirent que ce village n'existait plus. Ne voyant pas arriver le lieutenant Gritty, ils battirent, mais en vain tout le pays, et les vivres leur firent bientôt défaut.

Le 24 décembre, MM. Rouyer et Avelot, épuisés et désespérés, décidèrent de battre en retraite le lendemain sur N'djolé; le Sénégalais qui accompagnait le lieutenant Gritty y arriva de son côté et raconta comment l'officier,

égaré par ses guides pahouins, abandonné par ses porteurs, avait essayé, mais en vain, de suivre ses camarades à la trace, puis, dans l'impossibilité de faire avancer son convoi, s'était décidé à envoyer son chef de convoi à N'djolé pour avoir des nouvelles. Les deux fractions de la mission se réunirent à Okola le 1er janvier 1900.

Les lieutenants Rouyer et Gritty continuèrent la marche vers le sud, et le lieutenant Avelot traça de nouveaux itinéraires entre N'djolé et la rivière Sainte-Anne. Ce dernier chercha ensuite à rejoindre ses camarades; il ne put suivre à la piste la partie de la mission qui l'avait précédé et retrouva enfin le lieutenant Gritty qui était tombé malade.

Ses provisions étant épuisées, M. Avelot se remit en marche pour gagner Kolimandja où la Société du Haut-Ogôoué a une factorerie. La marche fut très pénible et M. Avelot resta trois jours sans manger. Enfin il parvint à la factorerie et, remonté en vivres et en marchandises, il revint à Kandakou.

Tandis que le lieutenant Rouyer poursuivait les travaux topographiques au sud de Samba, MM. Gritty et Avelot revinrent vers le nord pour compléter le levé de la région entre Kandakou et le Boumi. Le pays est désert et il fallut se rationner. De Boumi à Kolimandja, la marche fut plus facile. La mission fut ramenée de Kolimandja à Samba par un vapeur anglais. Le lieutenant Avelot, gravement atteint de maladie, dut laisser ses camarades terminer les derniers levés.

Après cette importante communication, l'assistance a encore entendu une instructive et spirituelle causerie de M. Paul Labbé sur l'île Sakhaline qu'il a visitée et étudiée à fond. Il s'est particulièrement attaché à décrire la colonie pénitentiaire que les Russes y ont établie et il a ensuite parlé des diverses races indigènes qui habitent cette île.

De nombreuses projections ont accompagné ces deux conférences.

Réorganisation des sections.

La Société de Géographie commerciale de Paris a envoyé à tous ses membres la circulaire suivante relative à la réorganisation de ses sections :

Paris, le 10 janvier 1901.

Monsieur et honoré collègue,

J'ai l'honneur de vous informer que le Conseil de la Société de Géographie commerciale, dans ses séances du 4 décembre 1900 et du 8 janvier 1901 a décidé :

1° Que les six Sections qui existaient au sein de la Société seraient désormais réduites à trois ainsi dénommées :

1re Section. — *Géographie économique générale* (Produits naturels et ouvrés. — Voies de communication. — Tarifs et conventions douanières. — Explorations commerciales. — Enseignement).

2e Section. — *France et possessions françaises* (Émigration. — Adapta-

tion au climat. — Mise en valeur du sol. — Administration. — Rapports avec les indigènes. — Relations avec la métropole).

3e Section. — *Pays étrangers* (Même programme que pour la 2e section).

2° Que les trois sections se réuniraient désormais à un quantième fixe :

La 1re section le 2 de chaque mois.
La 2e — 12 —
La 3e — 22 —

3° Que MM. Octave Noël, Mabyre et Blondel seraient respectivement désignés comme présidents de la 1re, 2e et 3e Sections et seraient chargés, chacun en ce qui le regarde, de former le bureau de la Section.

Cette réorganisation, en réduisant le nombre des séances qui se tenaient chaque mois, provoquera, je l'espère, une assiduité encore plus grande que par le passé de la part des membres qui suivent les travaux des Sections et assistent à leurs réunions.

En conséquence, je vous prie, après avoir fait votre choix de la Section ou des Sections dont vous comptez suivre les séances, de vouloir bien adresser à M. le Secrétaire général, 8, rue de Tournon, la feuille ci-dessus détachée au pointillé et sur laquelle vous inscrirez en tête votre nom et le numéro de la Section à laquelle vous voudrez être inscrit.

Il vous est loisible du reste de vous faire inscrire aux trois Sections.

Je compte que vous voudrez bien ainsi par votre présence et par votre action directe favoriser les progrès de la Géographie économique dont la Société poursuit avec tant d'activité et de succès la vulgarisation.

Veuillez agréer, monsieur et honoré collègue, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président,
Prince Roland Bonaparte.

Le Secrétaire général,
Ch. Gauthiot.

LIVRES

La Suède, son peuple et son industrie, exposé historique et statistique, publié par ordre du gouvernement, rédigé par Gustave Sundbärg, actuaire au bureau central de statistique de la Suède. 2 vol. Stockholm, Imprimerie royale, P. A. Norstedt et Söner, 1900. — Nous devons l'envoi de cet ouvrage en deux volumes, écrit d'un bout à l'autre en français, à M. Arthur Thiel, commissaire général de la Suède à l'Exposition universelle. C'est un des plus méthodiques qui aient paru à l'occasion de la grande fête internationale. La compétence hors ligne des auteurs — ils s'appellent *légion* — excellemment dirigés par M. Gustave Sundbärg, nous a valu le meilleur ouvrage d'ensemble que nous possédions sur la Suède. Aussi que de pages n'aurions-nous pas à citer sur la géographie physique, sur le peuple

suédois, sur la constitution et l'administration, sur l'enseignement à tous ses degrés, sur l'agriculture et l'élevage, sur les forêts et l'industrie forestière, sur la chasse et la pêche, sur les mines et usines, sur l'industrie manufacturière, sur le commerce, sur la navigation, sur les communications, sur les monnaies, banques, caisses d'épargne, assurances, sur la législation industrielle, sur la législation ouvrière et la statistique sociale? Nous empruntons au volume premier les pages que M. le Dr E. Sidenbladh, directeur en chef du bureau central de statistique, a consacrées aux cartes officielles :

Cartes géodésiques. — La cartographie géodésique, géographique, hydrographique et militaire de la Suède appartenait jadis exclusivement au corps des arpenteurs-géomètres, dont le premier chef reçut ses instructions en 1628. L'activité des arpenteurs-géomètres s'est toutefois successivement réduite à la cartographie géodésique, tandis que les autres branches ont été confiées à des institutions spéciales.

L'activité ordinaire du corps des arpenteurs-géomètres vise la délimitation légale des terres (*laga skiften*), c'est-à-dire une nouvelle délimitation des terres de chaque propriété en champs, prairies, forêts, etc., et s'effectue en majeure partie aux frais des propriétaires fonciers. En Norrland, où cette délimitation se fait comme dans les autres parties du pays, il a, en outre, été organisé une espèce particulière d'opérations d'arpentage, l'« *afvittring* » ou départition, dont l'objet est de distraire des forêts de l'État certains terrains en faveur des propriétaires privés, et qui va se terminer. La grande délimitation (*storskifte*) qui a eu lieu en Dalécarlie et qui constitue une espèce intermédiaire entre la délimitation légale et la départition a été terminée en 1893.

L'*Atlas général du pays* (*Rikets allmänna Kartverk*) est une fusion, effectuée en 1894, de deux atlas distincts et encore existants, l'atlas économique et l'atlas topographique, ressortissant en commun depuis 1873, sous le chef de la section topographique de l'état-major général. Le personnel se compose d'officiers de l'état-major et de l'armée, ainsi que de fonctionnaires civils.

Le chef de la section topographique et ceux de l'Atlas géologique et nautique, ainsi que quelques autres personnes, forment, avec le chef de l'état-major général comme président, la commission des travaux cartographiques publics, qui constitue une espèce de direction supérieure pour tous les atlas mentionnés.

L'*Atlas économique* a spécialement pour but de donner une connaissance exacte de la surface du pays et de sa division au point de vue économique (champs, prairies, bois, etc.). L'Atlas inauguré en 1859 est, à proprement parler, la continuation de l'Atlas paroissial (*Sockenkartverket*), qui était dressé par le corps des arpenteurs-géomètres. Il donne, quoique sur une plus petite échelle et avec moins de détails, un aperçu d'ensemble de ce que l'on trouve dans les cartes d'arpentage.

L'*Atlas topographique.* — En 1789, le corps des arpenteurs-géomètres cessa de travailler à la confection de l'Atlas géographique du pays. Ce travail fut alors repris par un particulier, le conseiller des mines baron S. G. Hermelin, qui publia à ses frais (1797-1818) un atlas complet de la Suède et de la Finlande, dont les planches furent ensuite achetées par l'État. Cependant il fut créé (en 1805) pour l'Atlas topographique un corps spécial, celui des géo-

mètres topographes (*Fältmätningskåren*) qui devint ensuite le corps topographique (*Topografiska kåren*), puis, à partir de 1874, la section topographique de l'état-major général (*Generalstabens topografiska afdelning*).

Cartes géologiques. — Il a été dressé naturellement de longue date des cartes minières en Suède (on en possède une des mines de cuivre de Falun, dessinée en 1629), mais les cartes pétrographiques les plus anciennes du pays ne remontent qu'au commencement du siècle présent.

Il fut créé, en 1858, un service spécial, le Bureau géologique de la Suède (*Sveriges geologiska undersökning*), avec la mission d'entreprendre, suivant un plan général, des explorations géologiques dans l'intérêt de la science, de l'agriculture et de l'industrie et d'en publier les résultats au moyen de cartes avec leurs descriptions. La carte géologique reproduit en couleurs différentes tout ce qui se voit à la surface du sol, et, par suite, non seulement les différentes roches, mais aussi les couches meubles. C'est donc une carte plane (sans terrain), mais il a été récemment prescrit que certaines parties du pays seraient reproduites sur des cartes topographiques, et qu'il serait dressé des cartes pétrographiques spéciales.

Cartes nautiques. — En 1756, l'État suédois commença à s'occuper de la confection de cartes nautiques pures, et il fut publié, pendant le reste du même siècle, quantité de cartes côtières du pays. De 1797 à 1848, les levers hydrographiques se faisaient par les soins et aux frais de l'État; les cartes étaient publiées par les particuliers. Il fut enfin établi en 1849 un service relevant du département de la marine, lequel fut désigné, à partir de 1871, sous le nom de Bureau des cartes nautiques (*Sjökarteverket*), et les planches en cuivre qui existaient déjà furent achetées par l'État.

La Norvège, ouvrage publié à l'occasion de l'Exposition universelle de Paris, 1900. Kristiania, imprimerie centrale. — Cet ouvrage, non moins intéressant que le précédent, est dû, lui aussi, à la collaboration d'un grand nombre d'auteurs. La situation géographique et la topographie sont traitées par M. André M. Hansen, la géologie par M. H.-H. Reusch, le climat par M. Axel Steen, les plantes par M. H.-H. Gran, la vie animale par M. James A. Grieg, l'anthropologie par M. André M. Hansen, la démographie par M. S. Amnéus, les temps préhistoriques par M. Siegw. Petersen, l'histoire par M. O.-A. Œverland, la situation internationale par M. Ebbe Hertzberg, le droit constitutionnel et administratif par M. A. Færden, les institutions sociales par M. H. E. Berner, la santé publique par M. Wilhelm Hiorth, les finances et les banques par M. J. J. Woxen, les assurances par M. G. Amnéus, l'église et son organisation par M. E. I. Hambro, l'instruction publique par M. J. V. Heiberg, l'armée, la marine, l'agriculture par M. G. Tandberg, l'exploitation des forêts par M. K. A. Fauchald, les pêches par Johan Hjort, la chasse, l'exploitation des mines, l'industrie par MM. G. Amnéus et A. Th. Kiær, le commerce et la navigation, les voies de communication, les postes, les télégraphes et les téléphones par MM. Bernh, Andersen, Andr. M. Hansen et J. T. Sommerschild, la langue par M. Hj. Falk, la littérature par M. Chr. Brinchmann, la presse par M. Karl. Fischer, la peinture par M. Jens Thiis, l'art industriel et la sculpture par M. L. Dietrichson, l'architecture par

M. Johan Meyer, la musique par M. K. Siewers. On le voit, de même que pour la Suède, nous avons ici une légion de collaborateurs. Une table analytique est jointe au volume. Citons ici un passage de la situation internationale de la Norvège (page 172) : « Après des pourparlers préalables avec les grandes puissances, le prince régnant suédois, Carl Johan, força par le traité signé à Kiel, le 14 janvier 1814, le roi de Danemark et de Norvège à renoncer à la Norvège en faveur de S. M. le roi de Suède et de ses successeurs, de telle sorte que les provinces de Norvège appartiendront désormais en toute propriété et souverainement à S. M. le roi de Suède et formeront un royaume réuni à celui de Suède. Par contre, le premier projet suédois de rédaction du traité, qui devait entraîner l'incorporation de la Norvège dans la Suède, fut mis de côté; et ce fut expressément en sa qualité toute spéciale de souverain de la Norvège que S. M. le roi de Suède prit charge de la partie incombant à la Norvège de la dette publique commune à la monarchie dano-norvégienne alors dissoute. Le caractère d'individualité internationale attribué à la Norvège reçut donc son application dans le traité de cession lui-même. »

Une guerre éclata à ce sujet; elle fut courte et peu sanglante. « Le prince royal de Suède consentit au nom de son roi à accepter la constitution norvégienne nouvellement créée... Le Storthing était reconnu comme la représentation légale du pays. Par contre, son roi nouvellement élu, Christian Frédérik de Danemark, s'engageait à suspendre immédiatement l'exercice de son pouvoir, le gouvernement devant être géré provisoirement par le Conseil d'Etat norvégien, et à le remettre définitivement entre les mains de l'Assemblée nationale, aussitôt qu'elle se serait réunie. Enfin le Storthing consentit à recevoir l'abdication du roi Christian Frederik, et il élut, le 4 novembre 1814, Carl XIII de Suède roi de Norvège. L'union ainsi fondée fut proclamée au Storthing par le prince héritier Carl Johan en personne, au nom de Carl XIII, et dans des termes qui reconnaissaient que le nouveau roi basait son droit sur l'élection spontanée et unanime du peuple norvégien, et non sur des traités conclus antérieurement et auxquels les Norvégiens n'avaient pris aucune part.

« Le détail des conditions de l'union entre la Suède et la Norvège fut fixé par l'acte d'union (*Rigsakten*) accepté en 1815 par les représentations des deux royaumes. Dans le chapitre d'introduction de cet acte il fut dit que l'union était établie non par les armes, mais par une libre conviction. » En voici les principaux points. D'après l'article 1er, tant de la propre loi constitutionnelle que de l'acte d'union, la Norvège *est un royaume libre, indépendant, indivisible et inaliénable, uni à la Suède sous un même roi.* Lorsque le roi se trouve empêché, pour cause d'absence, de maladie ou de minorité, d'exercer la direction des affaires gouvernementales, elle revient, jusqu'à ce que l'assemblée nationale en décide autrement, au plus proche héritier du trône ou à un gouvernement intérimaire *composé du même nombre de membres de chaque royaume.* Si la maison royale vient à s'éteindre, le *Storthing* norvégien et la diète suédoise, ou en cas de dissentiment *un comité commun composé d'autant de Norvégiens que de Suédois* en élisent une nouvelle. Le roi est couronné séparément dans chaque royaume, et il est tenu de résider chaque année *quelque temps en Norvège.*

Il est également impossible à des Norvégiens d'occuper des fonctions de l'État en Suède, et à des Suédois d'en occuper en Norvège. Les marchés particuliers des deux pays sont séparés par des justices financières, et chaque nation contracte sa propre dette publique dont elle est seule responsable.

Malgré le principe d'égalité sur lequel l'union est fondée et doit l'être, les affaires étrangères des royaumes ont été expédiées jusqu'à présent par les membres du Conseil d'État *suédois*, auquel a été confié le portefeuille des affaires étrangères. C'est ce passe-droit bien évident que veut faire disparaître la *droite* norvégienne, en organisant, *pour la direction des affaires*, une communauté *basée sur une entière égalité*; de son côté, la gauche prétend d'une manière tout aussi déterminée, à *la création d'un ministre des affaires norvégien indépendant*, faisant valoir que l'unité indispensable dans la politique étrangère des royaumes est suffisamment assurée par l'unité dans la personne du roi.

Paul Combes. *Cent ans de lutte. Les héros Boers.* Paris, Montgredien et Cie, gr. in-8°. — C'est toute l'histoire des deux États d'Orange et du Transvaal qui est retracée dans ce volume, depuis les premières migrations qui en marquent l'origine jusqu'aux plus récents événements de la longue guerre, commencée à la fin de 1899, où l'indépendance des Républiques peut sombrer, malgré des prodiges d'héroïsme.

Les Boers ont été les véritables pionniers et les civilisateurs de l'Afrique du Sud. Dépouillés et humiliés par les Anglais, ils ont émigré vers les régions encore vacantes qui s'étendent au nord de la colonie du Cap, et, franchissant l'Orange, puis le Vaal, ils ont mis en valeur d'immenses territoires. Ce sont eux aussi qui ont découvert les riches mines de diamant de Kimberley, dont l'Angleterre s'est emparée. L'auteur nous fait passer par toutes les phases de cette lutte qui dure depuis le commencement du XIXe siècle et dont les premiers épisodes marquants sont le « Grand Trek » de 1835, la révolte de Prétorius en 1848, la guerre de 1881 après laquelle la République Sud-Africaine fut reconnue comme État indépendant, en 1884.

Mais la lutte devait reprendre bientôt, et M. Paul Combes nous retrace le rôle joué d'une part par Cecil Rhodes, le grand ennemi du Transvaal, d'autre part, par l'héroïque défenseur de cette République, Paul Krüger. Enfin, sur la guerre actuelle, il donne des renseignements précis, puisés aux meilleures sources, et termine par quelques considérations sur la situation économique du Transvaal, sur la presse dans les États boers et sur l'avenir de l'Afrique australe.

G. R.

Paris-Atlas, texte par Fernand Bournon, archiviste paléographe, 28 cartes dont 24 en couleurs, 595 reproductions photographiques, 32 dessins. Paris, librairie Larousse, 1 vol. gr. in-4°. — La maison d'édition Larousse a été bien inspirée en appliquant à la description de Paris les procédés qu'elle avait déjà employés dans l'*Atlas Larousse illustré* pour la description géographique du monde entier. A côté du texte et des cartes et plans, on a placé de nombreuses reproductions photographiques qui, en raison de leur heureux choix et de leur perfection, constituent de réels documents. Le *Paris-Atlas* est un ouvrage

de luxe qui donne un tableau aussi attrayant qu'instructif de Paris à la fin du XIXe siècle.

L'ouvrage débute par un chapitre historique, accompagné de vues de l'ancien Paris et de plans de la capitale à diverses époques. On peut regretter de ne pas y trouver des reproductions plus typiques d'anciens plans originaux, notamment des XVIIe et XVIIIe siècles, qui en ont produit de si remarquables.

Chaque arrondissement fait l'objet d'un chapitre spécial, avec plan. Les rues et les monuments sont décrits d'une façon précise, et l'auteur nous fait connaître leur histoire dans ses détails les plus essentiels. Il passe ensuite aux environs de Paris et consacre plusieurs chapitres aux sites les plus pittoresques qui avoisinent la capitale, aux forêts qui l'entourent, ainsi qu'aux villes et châteaux historiques qui en sont le plus rapprochés. Les cartes qui sont jointes à cette seconde partie présentent les mêmes qualités que nous avons eu précédemment l'occasion de signaler ici en parlant de l'*Atlas illustré*.

G. R.

La Natalité en France en 1900, par G. M..., librairie E. BERNARD. — Ce petit livre, tout d'actualité, est de nature à intéresser vivement les personnes s'inquiétant de cette question, qui préoccupe, à juste raison, les politiques et les sociologues. L'auteur, avec une grande impartialité, énumère les causes qui ont amené l'abaissement de la natalité en France. Cette énumération, très complète et très sincère, constitue sinon une peinture brillante tout au moins une photographie exacte de notre société en 1900. C'est un livre à lire et même à relire.

BIBLIOGRAPHIE ANGLAISE

Chine.

The Attaché at Pekin, par A. B. FREEMANN MITFORD C. B. — Ce diplomate donne ses impressions sur le Céleste Empire depuis 1865. Il ne dénigre aucunement les Chinois, lesquels ne sont pas si hostiles qu'on se l'imagine. M. Mitford rend justice aux efforts des jésuites dont l'un devint précepteur du prince héritier; un livre publié par un jésuite figurait dans la Bibliothèque du Palais. Le fléau de la vie chinoise, c'est la corruption des mandarins et leurs exactions.

The Break up of China, par lord CHARLES BERESFORD. — Ce lord anglais est convaincu que le Céleste Empire est en pleine désagrégation, et il indique déjà les épaves du naufrage. Sans nous prononcer au sujet de cette hypothèse, il est intéressant de connaître les vues du lord anglais sur les diverses sphères d'influence, et sur le rôle que serait appelé à jouer le Japon ainsi que l'Amérique en Extrême-Orient. Ses appréciations sur les Chinois, si industrieux, si bons commerçants et si peu guerriers, et l'affreuse corruption des mandarins ne laissent pas d'être intéressantes.

Intimate China, par Mrs. ARCHIBALD LITTLE. — Description des mœurs du pays; aperçus sur le culte de famille. La succession revient au frère du défunt. Ouvrage à étudier pour connaître un peuple très mal compris en Europe.

J. W. HAY.

NOUVELLES GÉOGRAPHIQUES

Un arrêté du ministre des Colonies, en date du 22 novembre 1900, a fixé au 1er mars 1901 la date d'ouverture d'un concours pour l'emploi de rédacteur stagiaire à l'administration centrale du ministère des Colonies. Le nombre des places mises au concours est de quatre. Le *Journal officiel* du 17 janvier contient un avis relatif aux conditions d'admission à ce concours et en fait connaître le programme dont une partie porte sur l'histoire et la géographie coloniales.

— Le Conseil de la Société de Géographie commerciale de Paris a, dans sa séance du 8 janvier 1901, élu, pour l'année 1901, comme président le prince Roland Bonaparte et comme vice-présidents : MM. de Leymarie, Anthoine, Expert-Besançon et Leroy, député.

— L'Académie des inscriptions et belles-lettres, dans sa séance publique annuelle du 16 novembre 1900, a attribué sur les arrérages de la fondation Garnier (15,000 fr.) une subvention de 5,000 francs à Mlle Menant, pour la continuation de ses études sur les *Parsis ;* elle a partagé le prix Saintour, et attribué la moitié de ce prix à M. Auguste Pavie, pour son ouvrage intitulé *Mission Pavie en Indo-Chine* (1879-1895). *Études diverses. Recherches sur l'histoire et la littérature du Cambodge, du Laos et du Siam.* (Paris, Leroux, 1898, 2 vol. in-4).

— A la même académie, M. Antoine Cabaton, membre de l'École française d'Extrême-Orient, a rendu compte de la visite archéologique qu'il a faite des monuments khmers de la province de Bati et de Kompong-Cham.

Cet explorateur a pu dresser l'inventaire de la bibliothèque du roi Norodom dont l'accès avait été interdit jusqu'ici. Il y a trouvé un certain nombre de paraphrases du *Canon bouddhique*, le texte original de la *Chronique royale* et des *Lois* cambodgiennes, des livres de médecine, de petits traités de morale connus sous le nom de *Chebap*, des livres de divination et de magie, ainsi qu'une traduction khmère du *Râmâyana.*

Il a fait copier le recueil des formules des *Bakhus*, gardiens officiels de l'épée sacrée, sauvegarde du Cambodge, et a entrepris la traduction d'un formulaire médical rempli d'expressions techniques, de noms de plantes et de drogues.

Sur le conseil de M. Finot, directeur de l'école, il a apporté toute son attention à l'étude de la langue et de la littérature des Chams du Binh-Thuân, derniers restes des habitants de l'ancien royaume de Campâ. Dix textes particulièrement intéressants (deux sont en sanscrit très altéré) permettront de déterminer la part qui revient à l'hindouisme dans le brâhmanisme pratiqué dans cette contrée de l'Asie.

Enfin, M. Cabaton a clos ses travaux en recueillant les dialectes des Kuy Dek, au Cambodge, et des Tiourous, en Annam, très importants au point de vue de l'étude comparative des idiomes indo-chinois.

— Parmi les prix décernés par l'Académie des sciences de Paris dans sa séance publique annuelle du 17 décembre 1900, nous relevons les suivants :

Prix Gay. — Attribué à M. Maurice Lugeon, professeur à l'Université de Lausanne. Le sujet du concours était : « Appliquer à une région de la France ou à une portion de la chaîne alpine l'analyse des circonstances géologiques qui ont déterminé les conditions actuelles du relief et de l'hydrographie. »

Prix Delalande-Guérineau. — Partagé entre MM. les capitaines Maurain et Lacombe. Nous rappelons que ces deux officiers, appartenant au Service géographique de l'armée, ont été chargés par le ministère de l'Instruction publique d'effectuer une reconnaissance en vue d'une reprise de la mesure de l'arc du méridien du Pérou exécutée de 1736 à 1743 par les académiciens français Bouguer, La Condamine et Godin.

Dans la séance du 21 janvier, M. Michel Lévy a présenté deux notes intéressantes de ses collaborateurs à la carte géologique de la France.

Dans la première, M. Léon Bertrand, professeur à l'université de Toulouse, établit qu'une partie des éruptions de labradorite de la côte de Nice date du pliocène le plus récent et coïncide avec les effondrements qui ont donné naissance à la Méditerranée.

L'autre note, due à M. Clangeaud, chargé de cours à Clermont-Ferrand, traite des dômes et des plis affectant les terrains secondaires qui servent de bordure sud-ouest au plateau central; le crétacé y est nettement discordant sur le jurassique, dont le premier plissement a été suivi d'une érosion partielle.

— Les quinze conférences sur Madagascar, organisées par M. le docteur Raphaël Blanchard, professeur à la Faculté de médecine, membre de l'Académie de médecine, sous le patronage de l'Union coloniale française et du Comité de Madagascar, ont débuté le 5 janvier, et se sont poursuivies avec un succès qui ne s'est pas ralenti. En raison de l'affluence croissante des auditeurs, la salle où cet enseignement avait été donné au début est devenue trop petite. Aussi les conférences auront-elles lieu désormais (aux jours et heures indiqués, c'est-à-dire les jeudis et samedis, à 5 heures du soir), dans le grand amphithéâtre du Muséum d'histoire naturelle. Entrée : 57, rue Cuvier.

Les conférences qui ont eu lieu en janvier sont :

Géographie. — Conférence par M. G. Grandidier, le 5 janvier.

Géologie. — Conférence par M. Marcellin Boule, le 10 janvier.

Minéralogie. — Conférence par M. H. Lacroix, le 12 janvier.

Botanique. — Deux conférences par M. E. Drake del Castillo, les 17 et 19 janvier.

Zoologie. — Deux conférences par M. G. Grandidier, les 24 et 26 janvier.

Ethnographie. — Deux conférences par M. G. Grandidier, dont la première le 31 janvier.

Les conférences du mois de février seront les suivantes :

Ethnographie. — Seconde conférence de M. G. Grandidier, le 2 février.

Linguistique. — Conférence par M. Aristide Marre, le 7 février.

Histoire de la colonisation. — Conférence par M. H. Froidevaux, le 9 février (La colonisation à Madagascar avant la conquête française).

Deux conférences par M. Clément Delhorbe, les 14 et 16 février (La colonisation à Madagascar depuis la conquête française).

Hygiène, climat et maladies. — Deux conférences par M. Raphaël Blanchard, les 21 et 23 février.

— Parmi les conférences de l'Association française pour l'avancement des sciences, nous citerons celle qui a été faite, le 24 janvier, par M. Raphaël Blanchard, sur le rôle des insectes dans la propagation des maladies.

— M. David Levat, ingénieur civil des mines, auteur d'un projet de chemin de fer dans la Guyane française, a fait le 12 janvier à la Société française des ingénieurs coloniaux une conférence sur cette intéressante entreprise.

— M. Henri Chessé, administrateur colonial, a fait, le mercredi 23 janvier, au Palais-Royal (Galerie d'Orléans) une conférence sur le pays Betsimisaraka et le commerce et la colonisation sur la côte Est de Madagascar. Cette réunion a été organisée par les soins de la *Ligue coloniale de la jeunesse* dont le président est M. Ch. Noufflard. La séance était présidée par M. Auricoste, directeur de l'*Office colonial.*

— A la Société de géographie, le 25 janvier, conférences de MM. le capitaine Jobit et le lieutenant Demars, sur la mission Gendron au Congo français, en 1899-1900.

— La rédaction du *Bulletin* du *Comité de l'Afrique française* signale, dans sa livraison de janvier 1901, que cette association a aujourd'hui dix années d'existence. Partout où notre pays a exercé une action, le Comité a apporté à la politique française ses encouragements et son appui; il a notamment pris une grande part à la formation des trois missions qui se sont réunies, en 1900, au centre de l'Afrique. Nous constatons volontiers le large et utile concours donné ainsi par l'initiative privée à l'expansion coloniale.

— La souscription ouverte par la Société de Géographie et le Comité de l'Afrique française pour la fondation du prix Lamy (*Revue de Géographie*, décembre 1900, p. 475) sera close le 1er mars seulement.

— La *Réunion d'Études algériennes* (12, galerie d'Orléans, Palais-Royal) a annoncé pour le 11 février, à 8 h. 1/2 du soir, dans la salle de la Société de Géographie (boulevard Saint-Germain, 184), une conférence de M. Étienne, député, ancien sous-secrétaire d'Etat des colonies : *L'Algérie au point de vue politique, administratif et économique*. La séance sera présidée par M. Léon Bourgeois, député, ancien président du Conseil.

Le Directeur-gérant : L. DRAPEYRON.

5833. — L.-Imprimeries réunies, B, rue Saint-Benoît, 7. — MOTTEROZ, directeur.

LUDOVIC DRAPEYRON

BIBLIOTHÈQUE ... S.

La *Revue de Géographie* ne devait pas se borner à enregistrer en termes émus la mort de son fondateur, qui fut en même temps son unique directeur, Ludovic Drapeyron, mais il convenait de retracer aussi les principaux traits de la vie du professeur et du savant et de rappeler les nombreux travaux qu'il a publiés, en même temps que l'impulsion qu'il a donnée aux études géographiques. Reconnaissant de la bienveillance qu'il nous témoigna toujours, nous nous chargeons volontiers, dans la courte notice qui va suivre, du soin de rendre un hommage mérité à la mémoire de cet homme excellent.

Né à Limoges, le 26 février 1839, Ludovic Drapeyron appartenait, par sa mère, à une ancienne famille du Limousin; il était, par ce côté, le petit-fils d'un ancien inspecteur de l'académie de Limoges, Navières de la Boissière, décédé en 1877, et dont le nom n'a pas été oublié dans le pays.

C'est à Barcelone, où son père avait créé une fabrique de porcelaine, que Ludovic Drapeyron fit ses premières études. Il revint les continuer à Limoges, en 1849, puis il alla les terminer à Paris en 1857, au lycée Charlemagne. Admis en 1859 à l'École normale supérieure, il en sortit en 1862 avec le titre d'agrégé d'histoire.

Au lycée de Besançon, où il fut envoyé comme professeur, Drapeyron commença la préparation de ses thèses pour le doctorat ès lettres qu'il présenta à la Sorbonne en 1869 avec le plus grand succès. La thèse latine était relative à l'histoire de la Bourgogne pendant la période mérovingienne : *De Burgundiæ historia et ratione politica Merovingorum ætate*. La thèse française avait pour titre : *L'Empereur Héraclius et l'Empire byzantin au* VII^e^ *siècle*.

Dans sa thèse française, Drapeyron a fait admirablement res-

sortir l'état des mœurs et de l'esprit public à Byzance. C'est une peinture qui à la fois est très érudite et ne manque pas d'un certain piquant. L'auteur a montré le fort et le faible de cette société pleine des souvenirs de la grandeur romaine, et il n'a pas été sans laisser apercevoir quelques traits communs avec la société moderne. On peut y relever par exemple ses fines remarques sur le rôle joué à Byzance par la « sympathie » et par l'emploi du mot comme formule d'une politesse dénuée, au fond, de toute sincérité et dénotant une sorte de tendresse maladive et outrée.

Les deux thèses de Drapeyron furent le point de départ de travaux ultérieurs qu'il consacra à la même période historique.

Le nouveau docteur fut appelé de suite à Paris. Il fut nommé professeur d'histoire au lycée Napoléon (Henri IV), en remplacement de M. Levasseur, qui venait d'être pourvu d'une chaire au Collège de France.

Survinrent alors les événements de 1870-1871. Pendant le siège de Paris, Drapeyron, sans interrompre ses études historiques, écrivit dans l'*Electeur libre*, en collaboration avec M. Seligmann, qui avait été son collègue et qui fut l'un de ses amis les plus intimes, une série d'articles politiques qui firent grand bruit à l'époque.

Effrayés de la tournure que prenaient les événements, les deux amis, qui montaient ensemble la garde sur les remparts, mus par un sentiment patriotique aussi élevé qu'éclairé, avaient cherché à réagir contre l'idée d'une résistance à outrance dont l'issue leur paraissait pleine d'incertitudes et de dangers. Ils défendaient une politique qui, tout en visant à tirer le meilleur parti des ressources actuelles, ne plaçait pas une confiance aveugle dans la possibilité de remplacer en quelques mois un système militaire entièrement disparu. Ils estimaient que l'on devait plutôt compter sur une diplomatie habile, et ils demandaient la convocation d'une assemblée nationale qui réglât la question de paix et de guerre. C'était faire acte de courage et même de hardiesse que de développer cette politique prudente dans un milieu surexcité qui était peu disposé à l'appliquer. Les deux auteurs faisaient en même temps œuvre d'historiens, car ils interprétaient les faits présents à la lumière de l'histoire dont ils évoquaient les enseignements.

Les articles de l'*Electeur libre* furent réunis en volume sous ce titre : *Les deux folies de Paris, juillet* 1870, *mars* 1871 (Paris,

1872, in-12) et sous la signature Drapeyron-Seligmann, qui marquait bien la solidarité de sentiment des deux auteurs. Ce titre n'était pas celui qu'ils avaient primitivement choisi. Ils auraient voulu intituler le volume : *Politique de prévision scientifique pendant les deux sièges*. Leur pensée dominante eût été mieux traduite ainsi, car le livre est plein de prévisions qui ont trouvé leur réalisation plus ou moins lointaine, mais ils durent céder devant des considérations d'ordre pratique.

Au lendemain de la guerre, on retrouve Drapeyron au lycée Charlemagne où il resta jusqu'au 1[er] août 1899, époque de sa mise à la retraite.

Les préoccupations que lui causaient les événements politiques ne l'avaient pas entièrement abandonné, et, en 1871, il publia : *L'Europe, la France et les Bonaparte* (Paris, in-8°).

Il écrivit aussi, en 1874, dans le journal *le XIX[e] Siècle*, plusieurs articles, toujours en collaboration avec M. Seligmann, dans lesquels il avait cherché à définir la situation dangereuse que créaient pour la France les progrès croissants de l'Allemagne et la politique de Bismarck.

Cependant Drapeyron se détourna peu à peu de la politique pour se consacrer plus exclusivement aux travaux historiques et plus tard aux études géographiques.

Comme historien, il avait publié en 1870, sans le signer, un travail très remarquable : *L'aristocratie romaine et le concile* (Paris, in-8°). Il établit, en s'appuyant sur les faits, la continuité en quelque sorte ininterrompue du même esprit de domination depuis le sénat romain et la curie dans ses derniers jours jusqu'au gouvernement des papes; il montre dans la papauté, étendant son autorité sur le monde, la transformation historique finale de l'ancien pouvoir impérial romain.

Mais Drapeyron s'était surtout attaché à l'étude des époques mérovingienne et carolingienne, et des origines de la France et de l'Allemagne, et on lui doit un certain nombre de fortes études sur cette période de notre histoire, notamment : *Organisation de l'Austrasie et création de l'Allemagne* (Paris, 1869, in-8°); *Separation de la France et de l'Allemagne aux* IX[e] *et* X[e] *siècles* (Paris, 1870, in-8°); *De la substitution d'un épiscopat germain à l'épiscopat romain en Gaule, sous les Mérovingiens et les Carolingiens* (Paris, 1875, in-8°); *Essai sur le caractère de la lutte de l'Aqui-*

taine et de l'Austrasie sous les Mérovingiens et les Carolingiens (Paris, 1877, in-8°; extrait du « Compte rendu de l'Académie des sciences morales et politiques »); *Les Carolingiens en Limousin; transmission des institutions féodales à la partie ouest du massif central* (Paris, 1884, in-8°).

On trouve aussi des articles nombreux de Drapeyron, sur des sujets historiques et géographiques, dans diverses publications périodiques auxquelles il collabora assez régulièrement, telles que la *Revue politique et littéraire*, la *Revue scientifique*, la *Revue pédagogique*.

Dans la *Revue des Deux Mondes*, il publia, le 15 novembre 1872 : *Les origines et la formation de l'Empire byzantin, à propos des travaux de M. Amédée Thierry;* et, le 1er novembre 1876 : *Un projet français de conquête et de partage de l'empire ottoman au* XVIe *et au* XVIIe *siècle.*

Il est bon de dire qu'Amédée Thierry, l'historien dont Drapeyron commentait les œuvres, faisait très grand cas lui-même des travaux du savant professeur. Il faut ajouter aussi que Philarète Chasles avait, au Collège de France, fait l'une de ses leçons sur la brochure de Drapeyron : *L'aristocratie romaine et le concile*.

Drapeyron, qui n'avait été au début qu'un historien, était peu à peu devenu en même temps un géographe, ou, si l'on veut, il avait eu de plus en plus une vision nette de la relation qui existe entre les données géographiques et les faits historiques. Comme tant d'autres, après nos défaites, il comprit aussi toute l'importance que l'on devait donner dans l'enseignement aux études géographiques. Au Congrès géographique international de Paris, en 1875, il formula tout un plan de réforme à ce sujet. Il poursuivit sa vigoureuse campagne aux Congrès internationaux de Bruxelles en 1874 et de Venise en 1881, où il présida la section de l'Enseignement, et dans les Congrès nationaux tenus à Paris (1875), Bordeaux (1882), Toulouse (1884) et Nantes (1886).

A la suite du Congrès de Paris en 1875, il fit paraître une étude sur cette question sous le titre de : *Nouvelle méthode d'enseignement géographique d'après les résolutions du Congrès géographique de Paris*, 1875 (Paris, 1876, in-8°). Ce travail était suivi d'une étude sur la cartographie à l'exposition des Tuileries par M. Frédéric Hennequin.

Dans cette brochure, Drapeyron retraçait avec détail l'historique

des importantes résolutions dont il avait été le promoteur. Puis, non content d'avoir obtenu du Congrès géographique de Paris le vote de propositions qui tendaient à donner à l'enseignement géographique en France une extension qu'il n'avait jamais eue, il voulut faire lui-même un grand effort personnel et apporter une pierre à l'édifice.

En 1876, il fonda en effet la *Revue de Géographie* qu'il dirigea sans interruption jusqu'à sa mort. Ce fut l'une des premières publications qui aient été exclusivement consacrées à la géographie. « C'est la première Revue, disait-il, qui, en France, et peut-être au dehors, met en présence les sciences naturelles et les sciences politiques, et invite celles-là à donner à celles-ci une impulsion salutaire et irrésistible. »

En la fondant, il ne fut pas seulement pénétré de la nécessité d'une connaissance plus approfondie de la géographie envisagée pour elle-même, mais, pensant avec raison que l'on ne peut étudier l'homme en le séparant de la terre où il vit, il tendit toujours, dans sa revue nouvelle, de même qu'il l'avait fait dans son enseignement, à démontrer, en historien qu'il était, que la géographie est un guide nécessaire dont l'histoire et la politique ne sauraient se passer. Esprit élevé et synthétique, il s'appliqua à préciser les applications méthodiques de la géographie, et l'influence qu'elle exerce sur la direction des événements. Il ne concevait pas que la géographie pût être isolée de l'histoire, et il la pratiqua surtout en historien. « Sans géographie, pas d'histoire sérieuse, disait-il. Il importe donc de faire pénétrer dans la nation les connaissances géographiques, j'ose ajouter l'esprit géographique. L'enseignement primaire, l'enseignement secondaire et l'enseignement supérieur ne sauraient s'en affranchir impunément. » Aussi plus tard, en 1884, exposa-t-il même l'économie d'une École nationale de géographie dont il proposait la fondation.

Lorsque Drapeyron avait songé à créer la *Revue de Géographie*, il s'était trouvé encore en communion d'idées avec son collaborateur de l'époque douloureuse du siège, M. Seligmann, et c'est ensemble qu'ils conçurent le projet et le réalisèrent. M. Seligmann devait y apporter le concours de sa plume et de son savoir étendu, et il publia en effet dans les deux premières livraisons des articles sous le titre de : *État mensuel comparé de l'Europe et de l'Amérique*. Ces études étaient les premières d'une série qui devait se

poursuivre, mais bientôt M. Seligmann, absorbé par de nouvelles fonctions, dut s'éloigner à regret de la *Revue de Géographie* et laisser Drapeyron conduire seul à bonne fin l'œuvre qu'ils avaient mûrie en commun. C'est à cet ami de la première heure que devait revenir le soin de faire ici l'éloge de Ludovic Drapeyron; il y eût mis tout son cœur, et c'est en termes vibrants et émus qu'il eût célébré la mémoire de celui dont il appréciait si hautement les qualités; mais, retenu par la maladie, il n'a pu s'acquitter de cette tâche qu'en toute autre circonstance il n'eût laissée à aucun autre. Il a bien voulu cependant nous guider de ses souvenirs, et nous lui en exprimons toute notre reconnaissance.

C'est le 1er janvier 1877 qu'avait paru la première livraison de la *Revue de Géographie*. Les hommes les plus éminents y avaient apporté leur adhésion, par l'appui de leur nom, ou en promettant leur collaboration. M. Ernest Picard, sénateur, ancien ministre des finances et de l'intérieur, donna les plus grands encouragements à la tentative de Drapeyron dans une lettre qui fut publiée en tête de la première livraison.

Dans un remarquable article d'Introduction, Drapeyron y avait tracé tout son plan. Il y montrait comment peut s'opérer, par les études géographiques, une transformation de la méthode des sciences politiques. « La géographie, disait-il, va centraliser et s'assimiler ce que les sciences mathématiques, physiques et naturelles renferment de notions indispensables à l'historien. » Et il prit comme épigraphe ces mots qu'il avait prononcés au Congrès géographique de Paris, en 1875 : « La géographie bien comprise centralisera, au profit des sciences politiques, toutes les connaissances humaines. » Dans sa pensée, la géographie devait donc être étudiée surtout comme l'auxiliaire de l'histoire.

A partir de ce moment, Drapeyron concentra tous ses efforts sur l'organe qu'il avait fondé, et il s'imposa un labeur énorme. Comme l'a fait remarquer M. Levasseur, « il assumait sur lui tout le travail depuis le choix des articles jusqu'aux moindres détails de la correspondance et de la correction des épreuves ».

Sa part de collaboration fut en même temps considérable. De janvier 1877 à décembre 1883, il a publié dans la *Revue de Géographie* près de soixante articles; de janvier 1884 à décembre 1894, au moins cent soixante d'importance diverse, et parmi ces nombreux écrits figurent des mémoires d'un haut mérite. Depuis

1895, la collaboration de Drapeyron n'avait pas été moins fréquente, et la livraison de janvier de cette année porte encore la trace de son infatigable activité d'esprit.

De tous ces travaux, il faut bien le dire, les plus notables furent encore des études historiques, qui durent d'ailleurs aux notions géographiques dont il les éclaira une valeur et une physionomie toutes particulières. Mais comment les citer tous et quel choix faire parmi eux?

Nous croyons cependant devoir rappeler les suivants: *M. Thiers, historien, géographe et homme d'État* (tome II, p. 299); *L'Allemagne invisible, mais présente* (III, 219); *La Constitution de Carthage d'après Aristote et Polybe* (X, 280); *L'Égypte, l'islamisme et les puissances européennes* (XI, 81); *Jeanne d'Arc* (XV, 321); *Le sens géographique du cardinal de Richelieu* (XVII, 274); *Napoléon et la topographie* (XX, 321, 435; XXI, 109, 204; XXII, 172); *Les deux Buache* (XXI, 6); *L'image de la France sous les derniers des Valois et sous les premiers Bourbons* (XXIV, 1); *L'œuvre géographique du prince de Bismarck* (XXVI, 321); *Commémoration du cinquième centenaire de l'infant dom Henri de Portugal, dit le Navigateur* (XXXIV, 321); *Notre premier Atlas national* (XXXV, 433); *Enquête à instituer sur l'exécution de la grande carte topographique de France de Cassini de Thury* (XXXVIII, 1); *Les Capitaine* (XXXVIII, 241); *La vie et les travaux géographiques de Cassini de Thury* (XXXIX, 241); *De la coordination en géographie* (XXXIX, 81); *A travers l'Allemagne du Nord* (XLV, 401; XLVI, 1). Ce dernier article avait été écrit par Drapeyron à son retour du Congrès géographique international de Berlin où, en 1899, il avait été l'un des représentants de la science géographique française.

En même temps qu'il créait la *Revue de Géographie*, Drapeyron contribuait pour une large part à la fondation, en 1876, de la Société de Topographie de France, dont le premier président fut M. Frédéric Hennequin. Il en était toujours resté, depuis l'origine, secrétaire général, et il en présidait l'une des sections, la section de « Géographie appliquée à l'étude de l'histoire ». La topographie lui apparaissait, comme la géographie, l'une des bases fondamentales sur lesquelles doit s'appuyer la précision historique en même temps que le meilleur guide dans les prévisions politiques.

Dans sa pensée, la *Revue de Géographie* et la Société de Topographie étaient deux œuvres qui devaient se compléter l'une l'autre.

La vie de ce savant, véritable apôtre de l'enseignement géographique et historique, fut tout entière dans ses œuvres. On peut bien dire de lui qu'il était un bénédictin laïque; toute sa vie il resta un étudiant laborieux, ne se laissant pas distraire par le monde, et n'abandonnant sa table de travail que pour aller documenter sa science dans les bibliothèques publiques. Mais s'il s'est peu prodigué au dehors et si par goût, autant peut-être que par une sorte de timidité, il est resté assez isolé, aucune des idées modernes qui se sont fait jour, aucun des mouvements intellectuels qui se sont produits ne sont passés inaperçus pour lui, et il a su voir et juger avec beaucoup de justesse cette société à laquelle il semblait rester étranger. Il aimait à éclairer les faits modernes par les traditions du passé et il envisageait hardiment tout l'avenir.

La droiture, la loyauté, la sincérité étaient les traits dominants de son caractère. C'était un homme foncièrement bon qui accueillait chacun avec une extrême bienveillance. Assez réservé, peu communicatif même, il ne se liait pas volontiers avec le premier venu, mais il fut pour ses camarades le plus fidèle et le plus dévoué des amis.

Drapeyron avait une grande modestie et ne faisait pas parade de son savoir. Il était désintéressé et n'avait d'autre ambition que le triomphe de ses idées; aussi, la *Revue de Géographie* et la Société de Topographie furent-elles pour lui des liens qui le retinrent à Paris et l'empêchèrent d'accepter un poste de professeur dans une faculté de province et de poursuivre ainsi plus brillamment sa carrière universitaire.

Ni envieux ni flatteur, il ne fut pas de ceux qui courent après les dignités et ce fut trop tardivement que la croix de la Légion d'honneur, récompense de toute une vie de labeur, dépensée au service de l'État et de la science, lui fut accordée. Ce fut une grande satisfaction, autant pour ses amis que pour lui-même, de voir que ses efforts avaient reçu enfin une consécration, et ce fut aussi pour lui une grande joie lorsque la *Revue de Géographie* reçut une médaille d'or à l'Exposition universelle de 1900.

Enfin, nous n'aurions pas dépeint Drapeyron tout entier, si nous n'ajoutions qu'il fut le meilleur des fils; il avait pour sa

mère, qu'il n'abandonna jamais, une tendresse véritable et il l'entourait de la plus touchante sollicitude.

En somme, Ludovic Drapeyron a joué un rôle important dans la diffusion des connaissances géographiques; il laisse une œuvre qui mérite de lui survivre et les vertus de sa vie privée rendent sa mémoire vénérable.

GUSTAVE REGELSPERGER.

LA

NAVIGABILITÉ DU FLEUVE BLEU

Sur une longueur totale estimée à plus de 5,000 kilomètres (5,300?) le Yang-tse-kiang ou fleuve Bleu offre actuellement un peu plus du tiers de son cours à la navigation à vapeur et plus de la moitié aux autres modes de navigation. Les bateaux à vapeur circulent librement entre Shanghaï et I-tchang, port situé à environ 1,750 kilomètres de la mer. En amont d'I-tchang, sur une longueur de plus de 1,100 kilomètres, le fleuve est encore praticable pour les embarcations halées à la cordelle ou poussées par la voile et l'aviron.

Toutefois, dans cette seconde partie, il faut distinguer plusieurs biefs, où la navigation est de moins en moins active à mesure que l'on s'éloigne de la mer. Le premier et le plus important de ces biefs s'étend entre I-tchang, point terminus actuel de la navigation à vapeur régulière, et Tchong-king, situé à 600 kilomètres en amont : c'est là que circulent les plus grandes jonques et que se fait le trafic le plus considérable.

De Tchong-king à Lou-tcheou (270 kilom. en amont) et de là à Soui-fou (140 kilom. au delà) les grandes jonques circulent aussi facilement, mais le mouvement du transit est moins important. Enfin dans la troisième partie, qui s'étend en amont de Soui-fou sur une longueur de 100 kilomètres, la navigation ne se fait plus que par petites jonques d'un modèle de plus en plus réduit : de Soui-fou à Ping-shan-hsien, de Ping-shan-hsien à Fou-kouan et de Fou-kouan à Man-yng-tse, qui est le véritable point terminus de la navigation pour les barques, et non Soui-fou ou Ping-shan-hsien, comme le disent généralement les géographies.

La partie du fleuve entre Shanghaï et I-tchang, ouverte à la navigation à vapeur, est naturellement la mieux connue; elle a été relevée par les officiers des navires de guerre de différentes puis-

sances et fait l'objet de cartes détaillées, publiées notamment par l'amirauté anglaise. Au point de vue spécial de la navigation commerciale quatre grandes compagnies à vapeur l'exploitent actuellement. Ce sont :

Les deux compagnies anglaises : 1° Butterfield and Swire, et 2° Jardine and Matheson;

3° La compagnie anglo-chinoise China Merchant Company;

4° Et une compagnie japonaise établie en janvier 1898.

On voit aussi circuler, entre Shanghaï et Hankeou, d'autres vapeurs appartenant à des entreprises particulières de Shanghaï et quelques bateaux russes durant la saison des thés, c'est-à-dire en mai. Il est à noter que, en raison des conditions spéciales de la navigabilité du fleuve, les steamers de Shanghaï ne circulent que jusqu'à Hankeou; ce sont des bateaux d'un type un peu plus réduit qui sont affectés par les compagnies au service entre Hankeou et I-tchang.

Le transit entre la mer et Hankeou est seul régulier; tous les jours part de Shanghaï au moins un steamer appartenant à l'une ou l'autre des grandes compagnies. Par suite d'une entente entre elles, leurs prix de passage et de fret ont été égalisés pour éviter une trop forte baisse amenée par la concurrence, et les billets sont valables indifféremment pour toutes.

Le voyage se fait ordinairement en trois jours de Shanghaï à Hankeou; les bateaux marchent la nuit grâce à l'éclairage et au balisage du fleuve établis et soigneusement entretenus dans cette partie par les soins des douanes impériales chinoises. Au delà la navigation est moins régulière, les départs pour I-tchang, d'ailleurs fréquents, n'ayant lieu qu'au fur et à mesure des besoins du fret. Le fleuve n'étant plus régulièrement balisé et éclairé dans cette partie, les steamers stoppent pour la nuit et le voyage de Hankeou à I-tchang leur demande environ quatre jours. C'est donc un total de sept jours environ qu'en l'état actuel de la navigation il faut pour franchir les 1,750 kilomètres qui séparent I-tchang de la mer. Au retour la descente peut se faire en un temps de moitié moindre, suivant l'état de la crue.

Je me bornerai à ces détails sur la navigabilité de la première partie du fleuve, les rapports de nos consuls ayant depuis longtemps élucidé toutes les questions politiques et surtout commerciales qui s'y rattachent. Par contre la seconde partie, en amont

d'I-tchang, avait été jusqu'ici moins étudiée, étant abandonnée à la navigation indigène; aucune puissance n'en avait fait établir l'hydrographie détaillée, et les quelques cartes qui avaient paru jusqu'ici étaient sujettes à des erreurs. Le travail du P. Chevalier, *Atlas du Haut Yang-tse*, en 64 cartes, est venu enfin donner une base sérieuse à la cartographie et à l'hydrographie de cette région, et en fournira le meilleur guide, surtout lorsque la description qui l'accompagne aura entièrement paru.

Cette partie du fleuve a pris en effet, en 1898, une subite importance au point de vue européen, grâce à l'audacieuse tentative d'un négociant anglais, M. Archibald Little, qui réussit, au mois de mars de cette même année, à faire monter une petite chaloupe à vapeur, le *Lee Yuen*, pour la première fois d'I-tchang à Tchong-king.

Un essai antérieur n'avait pas réussi, en grande partie à cause de l'hostilité des Chinois qui craignaient pour le monopole de leur batellerie; M. Little dut même leur vendre la chaloupe destinée à ce premier essai, qui fut affectée au service entre Hankeou et I-tchang; mais le traité de Simonoseki ayant fait tomber les derniers obstacles légaux qu'on opposait à sa tentative, il en fit une nouvelle qui réussit pleinement.

En dix-huit jours, malgré les échouages et les chocs sur les rochers qui l'obligèrent à des arrêts assez longs pour les réparations urgentes, sa chaloupe put remonter d'I-tchang à Tchong-king, soit un trajet de 600 kilomètres. Cette tentative, concluante dans son résultat, ne pouvait cependant être prise comme règle pour les conditions de la future navigation à vapeur sur le Haut-Fleuve. La chaloupe, du modèle des steam-launchs en usage à Shanghaï, était d'un gabarit trop réduit pour l'exploitation commerciale; sa machine était trop faible pour remonter les rapides par ses propres moyens, et elle dut être halée aux points difficiles comme une jonque ordinaire. Cet essai décida cependant le gouvernement anglais à lancer deux canonnières d'un modèle spécial, le *Woodcock* et le *Woodlark*, dont l'une réussit à atteindre non seulement Tchong-king, mais encore Soui-fou. Sur ces traces un grand vapeur de commerce allemand, le *Suih-siang*, de Brême, a voulu récemment tenter de remonter le Haut-Fleuve, mais son tonnage trop élevé l'empêcha de franchir les rapides, où il est resté.

Les jonques chinoises qui parcourent le cours supérieur du fleuve sont généralement halées à la cordelle le long de la rive pour la montée, sauf lorsque le vent est à la remonte, c'est-à-dire souffle de l'est; dans les gorges en amont d'I-tchang, certains passages ne peuvent être franchis qu'à la voile, les haleurs ne pouvant s'accrocher sur les berges trop à pic, et les jonques sont obligées souvent d'attendre plusieurs jours la brise favorable pour franchir le pas difficile. A la descente le mât et la voile sont rabattus sur le pont, et, maintenues au milieu de la rivière, les embarcations filent à toute vitesse sous l'effort des rameurs, dont les longs avirons doublent l'action du courant.

Ces jonques ont un tonnage moyen de 25 à 30 tonneaux, qui peut aller pour les plus grandes jusqu'à 48 tonneaux et descendre à 6 tonneaux pour les plus petites; leur tirant d'eau varie en conséquence de 1 m. 50 à 60 centimètres. Il existe aussi un grand nombre de *sampans* (du chinois *san pang :* trois planches), barques non pontées de dimensions moindres, qui vont naturellement plus vite. Quant aux grandes jonques, elles se divisent en deux types : les *jonques de commerce,* spécialement construites pour recevoir les marchandises, et, en beaucoup plus petit nombre, les *jonques mandarines* pour transporter des passagers.

Le moment le plus actif de cette navigation spéciale est la période des basses eaux, pendant les trois premiers mois de l'année; le mouvement se ralentit pendant le trimestre suivant, pour cesser presque complètement de la fin de juin à la fin d'août, période des plus hautes eaux. Ces deux derniers mois ne sont guère employés que pour la descente, qui est alors fort dangereuse à cause de la rapidité du courant.

Les plus basses eaux sont les plus sûres pour la montée parce qu'elles laissent à découvert les obstacles importants; mais le peu d'eau qui recouvre alors les seuils rend leur passage particulièrement difficile. La saison la plus favorable reste, en somme, celle des moyennes eaux, au printemps et à l'automne. Même dans ces conditions, le voyage demande encore de vingt-cinq à trente jours à la montée entre I-tchang et Tchong-king; on voit avec quels avantages la navigation à vapeur réduira la durée du trajet. Elle peut d'ailleurs s'élever jusqu'à cent quarante jours au moment des plus hautes eaux; quant à la descente, elle varie de dix à cinq jours et même moins, suivant l'état de la crue.

Les grandes jonques exigent, en dehors d'une dizaine de matelots de pont nécessaires pour la manœuvre des gouvernails et de la voile, une équipe de coolies au moins trois fois plus nombreuse pour le halage à la cordelle. De plus, à tous les rapides, des relais de coolies supplémentaires sont établis à poste fixe par les soins du gouvernement chinois, et, comme les équipages des jonques se prêtent mutuellement assistance, des centaines d'hommes sont ainsi employés à faire passer à la même embarcation les seuils les plus difficiles.

J'ai parlé des *gouvernails;* chaque jonque en possède, en effet, deux, formés chacun d'un long aviron comme ceux des galères antiques; ils sont placés l'un à l'arrière, l'autre à l'avant pour permettre d'évoluer plus facilement dans les passages dangereux, et cette ingénieuse disposition pourrait être adoptée utilement sur les futurs bateaux à vapeur du Haut-Fleuve.

Il faut signaler également une institution pratique, que l'on s'étonne de rencontrer jusqu'ici, celle des *barques de sauvetage* disposées le long du fleuve et qui sauvent chaque année des centaines de vie. Ces barques, très légères, munies d'un puissant gouvernail et montées par un équipage exercé, sont entretenues soit par le gouvernement, soit par des associations commerciales ou charitables; elles portent en chinois le nom de *hong-tsuen*, bateau rouge, à cause de leur couleur spéciale, et les Anglais les appellent pour cette raison *red-boat.* Leurs ports d'attache sont généralement près des rapides; les jonques qui en font la demande, spécialement les barques mandarines, sont escortées tout le long de la route par ces bateaux de sauvetage, ainsi que par les jonques militaires ou canonnières, en chinois *pao-tsuen*, chargées d'assurer la sécurité le long du fleuve.

Il faut signaler aussi à certains rapides des agences d'assurances indigènes auxquelles les patrons de jonques peuvent assurer leurs embarcations pour le passage de l'obstacle : au Sing-long-tan (rapide du dragon vert), l'un des plus importants, sinon le plus dangereux, une compagnie chinoise assure le passage des jonques jusqu'à concurrence de 200 ligatures de sapèques (environ 3 fr. la ligature) contre une prime de 60 ligatures. Si exagérées que soient ces conditions, il n'en est pas moins vrai que le risque des pertes est, d'après les Chinois, d'une embarcation sur trois pour toutes celles qui font le voyage.

Il n'y a guère de jours d'ailleurs qu'on ne rencontre, en remontant le fleuve, quelques jonques éventrées sur un rocher ou coulées dans les tourbillons. Le peu d'élévation des embarcations indigènes rend ces tourbillons particulièrement dangereux : l'eau, dans les remous formés par les rapides, envahit facilement l'avant du bateau, d'où elle déborde et descend dans la cale arrière, plus profonde, et fait ainsi couler la jonque par la poupe.

Il s'en faut d'ailleurs de beaucoup que toutes les parties du fleuve Bleu offrent les mêmes obstacles. La raison principale tient à la constitution géologique de son bassin : sorti des massifs granitiques du Tibet, le fleuve coule depuis son entrée en Chine sur des étages de grès qui s'abaissent progressivement jusqu'à ce qu'il atteigne au delà d'I-tchang les terrains d'alluvion s'étendant jusqu'à la mer. Chacun de ces étages de grès est appuyé sur une chaîne d'élévations de même origine, à travers lesquelles le fleuve a dû se frayer un défilé, et c'est le passage de ces chaînes successives qui amène dans son cours les chutes et les rapides.

Immédiatement en amont d'I-tchang s'étendent les célèbres gorges dont la montée demande environ huit jours jusqu'à Kwei-tcheou-fou; ces gorges, taillées à pic dans les falaises de grès, n'offrent pas de sentiers de halage; comme je l'ai dit, il faut se servir presque tout le temps de la voile quand le vent est favorable et la marche du bateau s'en ressent naturellement. En amont de Kwei-tcheou-fou le halage redevient facile, mais là se trouvent les plus forts rapides, notamment le Yeh-tan et quelques autres de formation récente. En approchant de Tchong-king on en rencontre d'autres aussi dangereux, comme le Sing-long-tan, dont il a été déjà parlé, tandis qu'en amont, entre Tchong-king et Soui-fou, voyage qui demande à la montée près de vingt jours aux moyennes eaux, la navigation est relativement beaucoup plus facile.

Dans la partie difficile entre I-tchang et Tchong-king, sur une longeur de 600 kilomètres, le cours du Yang-tse ne présente pas moins de 60 rapides, et même davantage puisque, sous le même numéro, j'ai compté parfois plusieurs rapides voisins reliés par le même nom. C'est une moyenne d'un rapide par 10 kilomètres; mais ce chiffre ne doit pas faire illusion sur les difficultés réelles de la navigation; la plupart de ces seuils sont recouverts aux moyennes eaux, à partir du commencement de mai, et il n'y

en a en réalité que deux ou trois véritablement dangereux et difficiles.

Le principal, le Yeh-tan, présente une vitesse approximative de douze nœuds en plein courant; c'est la même qui fut mesurée par la mission Doudard de Lagrée au grand rapide de Prea-patang ou Prea-trapang sur le Mé-kong, entre Sambor et Stung-treng; or on sait que depuis longtemps nos vapeurs franchissent ce dernier obstacle régulièrement et sans accident.

Sans entrer dans les détails tchniques réservés aux spécialistes, on peut, d'après ce qui précède, indiquer les conditions générales que devrait remplir un bateau à vapeur destiné à la navigation du haut fleuve Bleu : tirant d'eau maximum de 1 m. 50; avant surélevé; double gouvernail; treuil à vapeur sur l'avant pour le halage; machine pouvant développer une vitesse supérieure à 15 nœuds, car il faut tenir compte, non seulement de la force du courant, mais encore de la pente à remonter sur les seuils. On peut recommander aussi l'emploi des câbles en bambou tressé dont se servent les bateliers chinois : d'après certaines expériences, ils seraient très supérieurs comme résistance aux autres amarres en usage dans la marine.

Comme il a été dit plus haut, la navigation en amont de Tchong-king n'offre plus de difficultés sérieuses; le fleuve, en effet, dans cette partie, coule sur le palier d'un de ces étages de grès qui forment la plaine ou mieux le plateau du Setchouen. Entre Tchong-king et Soui-fou, on ne trouve plus que six rapides notables sur une longueur de 400 kilomètres environ.

Au delà de Soui-fou on peut, en remontant le cours de la rivière Min, affluent de gauche du fleuve Bleu, atteindre la préfecture de Kiating et Tchentou, capitale de la province du Setchouen, situé à 400 kilomètres environ de Soui-fou. On trouve encore, entre cette dernière ville et Kiating, deux ou trois petits rapides, mais peu dangereux. Enfin de Kiating à la préfecture de Yatcheou, sur la rivière Ya-ho, affluent de droite du Min, il existe encore un certain mouvement de navigation, non par jonques, mais par radeaux; ceux-ci, formés chacun d'une vingtaine de gros bambous liés, surmontés d'une plate-forme, et montés par deux rameurs et un barreur, sont pratiquement insubmersibles et peuvent seuls affronter les eaux torrentueuses du Ya-ho et ses nombreux seuils formés de

bancs de galets. On compte généralement deux jours à la descente de Yatcheou à Kiating et sept jours à la montée.

J'ai dit qu'au delà de Man-yng-tse, à 100 kilomètres en amont de Soui-fou, le fleuve Bleu lui-même n'est plus navigable; le rapide de Tsen-yao-tan y forme une chute de 3 mètres de hauteur. Pour les uns, c'est la succession des rapides qui, à partir de ce point, forme un obstacle infranchissable; pour les autres, ce serait la crainte qu'ont les bateliers chinois des barbares Man-tse, improprement appelés Lolos, qui occupent au delà la rive gauche du Yang-tse. La réalité est que, par la constitution montagneuse de la région et les nombreux coudes que le fleuve doit faire pour se frayer un chemin à travers les chaînes parallèles qui descendent du Tibet vers le Yunnan en suivant une direction sensiblement nord-sud, la navigation y est impossible en dehors de biefs restreints.

Les deux principaux sont le bief de Kiao-kia-tting à Mong-kou où le fleuve est navigable pour les petites barques sur une longueur de 30 kilomètres environ et, en amont, celui de Long-kai, au confluent d'un petit cours d'eau venant du Yunnan, à Kin-kiang-kai au nord-est de Tali, bief qui mesure plus de 200 kilomètres. Dans cette dernière partie, la navigation est presque abandonnée, parce que les rives sont désertes et peu sûres, et l'on y compte d'ailleurs de nombreux rapides.

C'est en amont de Kin-kiang-kai que le fleuve Bleu, connu dans cette région sous le nom de Pe-shoui-kiang (l'eau blanche), dessine vers le nord un coude dont l'importance n'avait pas été soupçonnée jusqu'ici. En explorant à la fin de 1895 la région inconnue qui s'étend entre Tali (Yunnan) et Tatsienlou (Tibet oriental), j'eus la satisfaction, à une journée de marche au sud-ouest de la ville tibétaine de Yunning-tou-fou, de longer la berge du Yang-tse-kiang, que toutes les cartes représentaient jusqu'ici comme coulant à près d'un degré, 100 kilomètres plus au sud. Le fleuve Bleu, en effet, à partir du bac d'Ashi, où je l'avais traversé près de Tali, décrit une immense courbe vers le nord-est qui n'avait été vue par aucun voyageur. Il tourne ainsi autour d'un grand massif montagneux, dont les sommets (au sud le pic de Li-kiang, au nord le mont Kouatyu) varient entre 5 et 6,000 mètres d'altitude.

Les renseignements pris à Tali m'avaient mis sur la voie de cette découverte; elle me fut confirmée, d'autre part, par les itinéraires

des caravaniers qui font la route entre Tatsienlou et Tali et affirment passer le fleuve Bleu près de Fong-ko, à une étape au sud de Yunning-tou-fou. Quant au cours du fleuve entre le bac d'Ashi et la région de Yunning, puis de là jusqu'au voisinage de Tali où il fut coupé par les itinéraires de Francis Garnier et de Hosie, aucun Européen ne l'a encore reconnu en dehors de ces trois points.

Tout ce que je pouvais alors affirmer, c'est que le grand fleuve qui coule à un jour de Yunning était bien celui que j'avais franchi au bac d'Ashi, c'est-à-dire le Yang-tse-kiang, ou Ashi-kiang comme l'appelaient nos caravaniers chinois. Ce qui fait que ce coude si caractéristique du fleuve Bleu a été omis jusqu'ici sur les cartes européennes, c'est qu'elles ont été copiées sur les cartes chinoises qui ne portent qu'un détour insignifiant du fleuve au nord de Li-kiang.

Il faut être, en effet, dans l'axe même de la brèche qu'il s'est ouverte entre le massif de Tsong-tien et le pic de Li-kiang, pour s'apercevoir qu'il continue sa route au nord de ce pic. Or, les Chinois, élèves des Jésuites, qui au XVIII[e] siècle furent envoyés pour établir la carte de cette partie de la Chine, se contentèrent des renseignements oraux qu'ils purent se procurer au Yunnan pour dessiner les croquis de cette région où ils n'osaient pénétrer; aussi la carte qu'ils en dressèrent ne fait-elle pas partie de l'atlas officiel de l'empire. C'est elle, cependant, qui, jusqu'ici, a servi de base à la cartographie de la région.

Ma découverte, portée sur la carte publiée dans le quatrième trimestre de 1898 du *Bulletin de la Société de Géographie*, rencontra, en France même, de nombreux incrédules. Elle est aujourd'hui confirmée par le voyage du missionnaire protestant Amundsen qui, parti de Tatsienlou, et marchant en grande partie sur mes traces, a été à même de refaire les mêmes constatations; l'itinéraire de son voyage a paru dans le numéro de novembre 1900 du *Geographical Journal* et établit l'authenticité de ma rectification, que la *Gazette de Francfort*, dans une étude récemment publiée, considère comme « la plus importante apportée à la cartographie du fleuve Bleu ».

Il est inutile d'ajouter que dans cette partie, déjà tibétaine, de son cours, le fleuve n'est plus navigable même par biefs. L'examen des altitudes confirme d'ailleurs cette assertion.

D'après le consul anglais Bober, le fleuve a, depuis Batang, à l'ouest de Tatsienlou sur la frontière du Tibet, jusqu'à Wa-wou, en face de Kiao-kia-tting, une chute de 8 pieds par mille anglais soit 1 m. 51 par kilomètre, de Wa-wou à Houang-kuo-shu, 6 pieds par mille, soit 1 m. 13 par kilomètre, et de là à Ping-shan-hsien, 3 pieds, soit 56 centimètres par kilomètre. De Ping-shan-hsien à Tchong-king la pente est déjà réduite de moitié : 29 centimètres par kilomètre, et au delà elle est de 9 centimètres seulement. Le capitaine Blakiston donne pour la pente générale du fleuve jusqu'à la mer une moyenne de 15 à 16 centimètres à partir de Ping-shan-hsien, considéré à tort comme le point terminus de la navigation.

Quoi qu'il en soit de ces difficultés dans la partie supérieure du fleuve, il est certain que, dès maintenant, le Yang-tse-kiang est praticable à la navigation à vapeur jusqu'à Tchong-king, et que de là par Soui-fou et la rivière Min on peut sans obstacle sérieux atteindre Tchentou. C'est donc, depuis I-tchang jusqu'à Man-yng-tse d'une part et Tchentou de l'autre, un nouveau bassin libre de près de 1,500 kilomètres.

La province du Setchouen, à laquelle on donne une population de 60 millions d'habitants et même davantage, et qui produit en abondance le riz, le coton, la soie, le tabac, l'opium, la cire végétale, le sel, le charbon, le pétrole, sans compter ses autres produits végétaux et minéraux, va se trouver ainsi, grâce à l'initiative des Anglais et des Allemands, reliée par steamers aux ports de l'Extrême-Orient.

Notre situation privilégiée au Tonkin en souffrira d'autant plus que les négociants chinois préféreront toujours faire leurs envois par la voie fluviale, dont ils ont l'habitude traditionnelle, plutôt que par les chemins de fer à construire au Yunnan, même s'ils atteignent Soui-fou. Une raison de cette préférence, qui n'a jamais été mise en lumière et qui est peut-être la principale, c'est que les maisons chinoises de l'intérieur ont toutes leurs correspondants le long du fleuve Bleu et dans les ports de la côte, et qu'il y a entre ces différentes succursales des comptes séculaires jamais liquidés qui rendent presque impossible un changement d'habitudes commerciales.

Le gouvernement chinois lui-même s'est servi d'un lien d'in-

térêts analogue pour maintenir la cohésion entre les différentes parties de l'empire, et c'est à l'établissement d'un système de comptes ouverts entre les provinces les plus éloignées qu'il doit en partie d'avoir pu les garder jusqu'ici réunies. *Les habitudes politiques et commerciales des Chinois contribueront donc toujours à lui faire donner la préférence aux voies de transport passant entièrement sur leur territoire.*

C'est ce qui fait l'avenir de ces lignes de vapeurs sur le Yang-tse-kiang et, pour en donner une idée, il suffit d'indiquer que la compagnie japonaise dont j'ai parlé, qui fonctionnait seulement depuis le commencement de 1898 entre Shanghaï et Hankeou, était, lors de mon passage en avril suivant, obligée de refuser du fret, en ayant déjà plus que ses bateaux n'en pouvaient transporter.

Espérons que ces quelques lignes donneront peut-être l'idée à une compagnie française de profiter des mêmes avantages et que notre pavillon commercial, qui était si peu représenté en Extrême-Orient jusqu'aux derniers événements, le sera bientôt sur le fleuve Bleu comme semble l'imposer notre situation exceptionnelle en Indo-Chine.

Charles-Eudes Bonin.

LA SIBÉRIE ET LE GRAND TRANSSIBÉRIEN

La Sibérie, cette immense partie septentrionale du continent asiatique qui est située entre les 45° et 77° de latitude Nord et les 58° et 180° de longitude Est, se divise en plusieurs vastes régions : la Sibérie occidentale ou du bassin de l'Ob ; la Sibérie centrale ou du bassin de l'Ienisseï ; la marche de la Léna ou de Iakoutsk ; la marche Amouro-littorale, c'est-à-dire la lieutenance générale Priamourski avec la Transbaïkalie et les provinces de l'Amour et du Littoral ; enfin la marche des steppes des Kirghizes, soit les provinces de Semipalatinsk, d'Akmolinsk, de Tourgaï, et la partie de la province de l'Oural qui est au delà du fleuve de ce nom. Le tout représente une superficie de 14 millions 1/2 de kilomètres carrés sur laquelle la Russie d'Europe, deux fois et demie moins étendue, règne en maîtresse absolue, sans la moindre enclave étrangère.

La population sibérienne, dont le chiffre est encore peu élevé, puisque le recensement de 1897 n'indique que 8,367,576 habitants, ne se répartit pas d'une façon proportionnelle entre toutes les parties de la Sibérie, mais bien d'après le degré d'éloignement de la Russie d'Europe et d'après les conditions locales des régions. Le fait capital, c'est la prédominance de l'élément national russe dans les parties les plus civilisées. Ainsi, ce dernier représente 96 p. 100 de la population dans la Sibérie occidentale, 84 p. 100 dans la Sibérie centrale, et 70 p. 100 dans le Transbaïkal. Les autres races, qui sont encore assez nombreuses, les Kirghizes, les Tatares, les Bouriates et les Toungouzes prédominent dans les régions plus désertes, plus sauvages, telles que la zone des « toundras » polaires et la steppe kirghize. Là, l'élément russe forme à peine le quart de la population.

La colonisation de la Sibérie a un trait caractéristique qu'on ne rencontre nulle part au même degré chez les autres peuples colonisateurs : elle est strictement nationale. Elle commence avec le règne du tsar Ivan IV le Terrible. C'est, en effet, en l'automne de 1580, que l'ataman Yermak, ayant franchi l'Oural avec une

petite troupe de Cosaques, pénètre dans l'intérieur des terres en suivant les affluents de l'Irtych et s'empare de la ville d'Isker. Dans un nouveau combat, en 1584, il est tué, mais les Tatares sont battus et les Russes peuvent, dès lors, s'avancer dans le cœur de la Sibérie. Les conquérants deviennent les premiers colons. Les bandes de Cosaques s'avancent sondant les espaces encore inconnus; de place en place, ils s'arrêtent, fondent des villages qu'ils fortifient, où ils rassemblent des approvisionnements; puis de nouvelles bandes pénètrent plus loin sans rencontrer une résistance sérieuse de la part des populations très clairsemées et plus ou moins nomades de ces contrées. A la fin du XVI[e] siècle, des détachements russes occupent déjà les vallées de l'Irtych et de l'Obi, depuis la rivière Kety jusqu'à l'Océan Glacial, et ont fondé dix villes, dont Tobolsk. Au XVII[e] siècle, les Russes conquièrent les bassins de l'Ienisseï et de la Léna; ils explorent les mers polaires, ils annexent le Kamtschatka. Dès 1644, ils apparaissent sur les bords de l'Amour; mais les Mandchoux résistent énergiquement, d'abord à l'expédition de Poarkov qui parvient jusqu'à la mer d'Okhotsk en suivant le fleuve, puis au détachement des Cosaques que le commerçant Khabarov a organisé à ses frais et qui réussit à occuper tout le cours de l'Amour jusqu'au moment où le traité de 1689 met fin à la lutte entre les Chinois et les Russes. Ceux-ci renoncent provisoirement à occuper le bassin de l'Amour, et n'y reparaissent que beaucoup plus tard, lors de l'expédition du capitaine Nevelsky, laquelle est suivie, en 1858, de la signature du traité d'Argoun, qui donne à la Russie la rive gauche de l'Amour, depuis la rivière Argoun jusqu'à l'Océan Pacifique. Enfin, en 1860, le comte Nicolas Ignatiev obtient la cession par la Chine de tout le bassin de l'Oussouri jusqu'aux frontières de la Corée. En même temps, la Russie s'avance dans l'Asie centrale et achève, dans le sud-ouest de la Sibérie, la soumission des peuplades nomades kirghizes contre lesquelles elle bâtit des villes fortes, telles que Omsk, Petropavlosk et Biisk, et établit une série de nombreux postes cosaques.

« Le peuplement de la Sibérie a marché de pair avec sa conquête[1]. Dans la région du centre, les émigrants ne rencontrant pas

1. Comité du chemin de fer transsibérien. *Aperçu de l'histoire de la colonisation en Sibérie*, publié par la chancellerie du Comité des Ministres (Paris, impr. P. Dupont, 1900), p. 9.

d'obstacle de la part de la population indigène soumise entièrement à la Russie, la colonisation fut plus rapide que dans le sud-ouest, où, jusqu'à la moitié du XVI^e siècle, les Russes durent soutenir une lutte opiniâtre contre les Kirghizes. Ce n'est pas seulement les différences naturelles que présentent les diverses régions sibériennes qui ont influé sur le peuplement de la contrée ; d'autres causes méritent d'être prises en considération. A différentes époques, le gouvernement russe a modifié sa manière de voir à l'égard de la colonisation de la Sibérie, de même que se sont opérés des changements dans les raisons qui déterminaient la migration dans cette contrée des colons de la Russie d'Europe. Au XVII^e siècle, la colonisation de la Sibérie était considérée comme moyen politique propre à établir un lien entre l'État moscovite et ses nouvelles possessions, et, dans cet ordre d'idées, on apportait une attention particulière à la création de points fortifiés; dans le siècle suivant, c'est le côté économique de la colonisation qui est passé au premier plan. On a pris des mesures pour peupler les pays situés sur les routes, de manière à en faciliter le parcours, on s'est occupé d'augmenter la population des localités où se trouvent des exploitations minières, afin de favoriser le développement de cette industrie. Enfin, au XIX^e siècle, le gouvernement s'est proposé simultanément deux buts : arriver au peuplement des vastes espaces inhabités de la Sibérie, tout en régularisant le mouvement d'émigration des colons de la Russie d'Europe, mouvement qui s'était notablement accentué depuis la suppression du servage en 1861. La réalisation définitive de ces projets n'a pu avoir lieu que dans ces dernières années, grâce à l'activité du comité de chemin de fer de Sibérie. »

La mise en valeur, la colonisation de ces immenses espaces exigeaient de grands, de bons, de nombreux moyens de communication. La nature avait bien préparé les voies en dotant ces régions de larges fleuves. Malheureusement, ces cours d'eau aboutissent aux mers du pôle; ils gèlent et ne sont souvent utilisables que pendant la saison d'été, quand leurs embouchures sont libres des glaces qui les obstruent pendant une partie de l'année. Et les routes créées par la main de l'homme étaient insuffisamment aptes à favoriser l'essor d'une colonisation rapide.

Lorsque la domination russe se fut étendue jusqu'aux rivages de la mer Jaune où les glaces n'arrêtent pas la navigation pen-

dant l'hiver, l'empereur Alexandre III comprit combien il serait avantageux pour son pays de joindre ces ports à la Russie d'Europe par une voie rapide, tout à la fois stratégique et commerciale, et conçut le hardi projet de construire un chemin de fer qui traverserait toute l'Asie de l'ouest à l'est. L'entreprise était colossale, sans précédent ; son ampleur, les mille difficultés qu'elle devait rencontrer dans sa mise à exécution n'effrayèrent pas un instant l'Empereur qui, le 17 mars 1891, signa le rescrit impérial par lequel il confiait au grand-duc tsésarevitch Nicolas Alexandrovitch (l'Empereur actuel) le soin de poser sur le littoral russe de l'océan Pacifique les fondations du premier tronçon du chemin de fer qui serait le Grand Transsibérien. Deux mois plus tard les travaux étaient commencés, et, le 19 mai, le grand-duc tsésarevitch posait à Vladivostok la première pierre du Transsibérien. Ces deux dates (17 mars et 19 mai 1891) feront époque dans l'histoire intérieure de la Russie en même temps qu'elles rappelleront l'un des plus beaux titres de gloire des souverains qui ont attaché leur nom à cette œuvre de paix et de progrès.

Décidée et commencée avec une rapidité surprenante, cette entreprise n'a subi aucun ralentissement dans son exécution, si bien qu'en 1900, après seulement neuf années de travaux, il y eut 5,400 kilomètres de rails posés, soit une moyenne de 600 kilomètres par an, ou 1 kilom. 200 mètres par jour.

Malgré leur éloquence ces chiffres donnent une idée très imparfaite des difficultés surmontées. Or elles étaient légion et pouvaient sembler presque invincibles. Ici le sol était recouvert d'immenses marais au milieu desquels il fallait établir une voie solide; là des steppes sans fin semblaient défier l'audace de l'homme; ailleurs des chaînes de montagnes se dressaient comme des remparts infranchissables; partout des cours d'eau, souvent des fleuves énormes barraient le passage, nécessitaient la construction d'ouvrages d'art à la fois longs et très onéreux; le climat, très rude, était glacial en hiver, torride en été ; il fallait amener de très loin tous les matériaux, les rails, les plaques tournantes, les éléments des ponts, les wagons, les locomotives, etc., etc. Un simple détail suffit d'ailleurs pour montrer ce qu'ont été les travaux d'art : la longueur de la totalité des ponts dépasse le chiffre de 48 kilomètres et certains ponts ont une importance exception-

nelle, comme celui de l'Iénisseï qui a 895 mètres de longueur et des travées de 150 mètres.

Pour le tracé de la ligne on a adopté le plus court; il correspond à peu près, sur une grande partie du parcours, au 55e parallèle et présente le double avantage de passer dans la zone la plus peuplée et la plus fertile de la Sibérie et de réduire au minimum les frais de premier établissement et de transit. Les deux terminus, par lesquels on a entrepris à la fois la construction de la ligne, sont, à l'est, Vladivostok, et, à l'ouest, Tchéliabinsk, chef-lieu du district de la province d'Orenbourg et dernière station du chemin de fer de Samara à Zlatooust.

Le 10 décembre 1891, l'empereur décida que les travaux du Transsibérien seraient divisés en trois périodes. La première comprenait la construction de la partie de la ligne allant de Tchéliabinsk à Irkoutsk (3,319 kilom.). La section de Tchéliabinsk à Krasnoïarsk devait être finie en 1896 et celle de Krasnoïarsk à Irkoutsk en 1900. Elle serait complétée, en 1894, par un embranchement sur Ekaterinbourg, et, en 1894-1895, par une section de Vladivostok à Grafsk. Enfin un embranchement reconnu indispensable par le Ministère de l'agriculture et des domaines devait réunir le chemin de fer de l'Oural à la ligne sibérienne. Dans la seconde période était classée la construction de la section de Grafsk à Khabarovsk (375 kilom.) et de la section de Myssovaïa, au bord du lac Baïkal, jusqu'à Stretensk (1,087 kilom.). La ligne baïkalienne (314 kilom.) et la section de Stretensk à Khabarovsk (2,154 kilom. environ) étaient réservées pour la 3e période.

L'année 1896 vit aussi la fondation de la Banque Russo-chinoise qui obtint du gouvernement chinois la concession et l'exploitation d'une voie ferrée dans les confins de la Mandchourie sous le nom de « Chemin de fer chinois-oriental ». Cette ligne, qui s'embranche sur le Grand Transsibérien, a permis d'ajourner pour quelque temps la continuation de la ligne transbaïkalienne de Stretensk vers l'est. Les derniers événements provoqués par la révolte des Boxers et par l'intervention des troupes européennes en Chine ont eu pour conséquence un ralentissement et quelques modifications dans la construction de cette voie ferrée. Mais les travaux vont être repris à la suite d'un accord intervenu le 31 décembre dernier entre les Russes et le général tatare Tseng.

Le total général des dépenses de construction du chemin de fer

de Sibérie et de celui de l'Est chinois, en y comprenant tous leurs embranchements et leurs entreprises auxiliaires, est évalué devoir s'élever, en chiffres ronds, à 2,125,000,000 de francs. Les dépenses effectuées jusqu'à la fin de l'année 1900 étant d'environ 1,706.000,000 de francs, on voit que cette entreprise gigantesque ne tardera pas à être terminée dans les conditions et les délais qui avaient été originairement prévus.

Avant d'indiquer les résultats déjà obtenus par le chemin de fer, nous devons jeter un rapide coup d'œil sur les régions qu'il traverse et sur les ressources que celles-ci possèdent.

La Sibérie occidentale, c'est-à-dire les bassins de l'Ob et de l'Irtych avec les districts transouraliens des gouvernements de Perm, d'Oufa et d'Orenbourg, contient plus de 1,500,000 kilomètres carrés de terres cultivables. Ces immenses plaines, couvertes d'un sol alluvial et fort bien arrosées par ces deux fleuves et leurs nombreux affluents, conviennent tout à fait à la colonisation et sont traversées par le chemin de fer sur un parcours d'environ 1,600 kilomètres. Dans l'angle sud-est, au contraire, s'étend un pays montagneux, dix fois grand comme la Suisse. C'est le cercle minier de l'Altaï, lequel, connu aussi sous le nom de « Terres du Domaine privé », est la propriété de l'Empereur. Sur les hauts sommets de ces montagnes les roches cristallines (granit, porphyre, syénite, schistes métamorphiques cristallins, etc.) dominent, tandis que plus bas les couches de roches sédimentaires appartiennent aux formations paléozoïques (siluriennes supérieures, dévoniennes et houillères). Dans les vallées et sur le versant nord-ouest de l'Altaï, il existe au moins 800 mines. Parmi les plus riches nous citerons les mines de plomb argentifère de Zméïaogorsk, de Zyrianovsk et de Salairsk, les mines de cuivre de Sougatovsk et de Tchoudak, les gisements aurifères du gouvernement de Tomsk (ils donnent annuellement une moyenne de 1,866 kilogrammes d'or et occupent jusqu'à 10,000 ouvriers), les mines de fer de Telbes, les carrières de pierres de couleur dites les Fondrières de Gorgone, des salines, etc. Quant à la houille, qui est d'excellente qualité, elle couvre une superficie de 45,000 kilomètres carrés entre les chaînes de Kousnietski-Alataou et de Salaïr; mais on ne l'extrait encore qu'à Koltchougansk. Cette région se divise en deux zones : l'une est couverte de bois de haute futaie, l'autre est agricole. La population est composée surtout (96 p. 100) de Russes

émigrés. Elle se livre à l'agriculture (récolte moyenne, 40,000 hectolitres de céréales), à l'apiculture (plus de 700,000 ruches) et elle élève beaucoup de chevaux, de bœufs, de rennes. Ce dernier élevage est fort important dans la zone polaire où il dépasse le chiffre de 177,000 têtes. Enfin les pêcheries, la chasse, les industries du bois, des usines nombreuses, des distilleries, des minoteries, etc., sont encore une source de grands profits pour la population.

La Sibérie centrale comprend les gouvernements d'Iénisseisk et d'Irkoutsk, c'est-à-dire un espace de 3,280,000 kilomètres carrés qu'arrosent de grands fleuves comme l'Iénisseï, l'Angara, la Taïmyr, la Khatanga et la Léna supérieure. Toute la partie méridionale de cette région est formée par de hautes et longues chaînes de montagnes, les monts Saïanes et les Tannou-Ola, et par deux autres chaînes parallèles entre lesquelles s'étend le Baïkal, le plus grand lac du monde. Les roches cristallines couvrent les crêtes principales des Saïanes et de leurs rameaux dont les flancs se composent de grès, de schistes et de calcaires appartenant à des formations paléozoïques : siluriennes, dévoniennes et houillères. Plus au nord on rencontre des affleurements de formation secondaire et surtout triasique.

Dans le gouvernement d'Iénisseisk il existe des lits de graphite, de beaux gisements de plomb argentifère et de cuivre, du minerai de fer d'excellente qualité dans le cercle de Minoussinsk, de la magnétite sur l'Oka, des lapis-lazuli le long de la Sludianka. Quant aux couches de houille elles abondent, surtout entre Krasnoïarsk et Atchinsk, au sud et au nord-ouest de Krasnoïarsk, le long du pied des monts Kouznietzki-Alataou et sur la Nijni-Toungouzka.

Dans la Sibérie moyenne, à cause de la nature montagneuse, rocheuse ou marécageuse du sol, la colonisation agricole ne dispose guère que de 300,000 kilomètres carrés de terres propres à la culture, sur lesquels 800,000 hectares ensemencés en céréales produisent 10 millions d'hectolitres de blé. Par contre, l'élevage du bétail est de première importance, car on compte 750,000 chevaux, 800,000 bêtes à cornes et 1,200,000 petits animaux domestiques pour une population agricole de 850,000 âmes dans laquelle les Russes ne figurent que pour 25 p. 100. Les forêts couvrent d'immenses territoires où le gibier abondait autrefois; mais, à la suite d'une exploitation sans frein, la chasse de certaines

espèces tend à devenir moins fructueuse. Les industries forestières sont très prospères, surtout dans les contrées voisines des villes, des fabriques et des rivières flottables. De même les pêcheries établies sur les bords du lac Baïkal et dans les grands fleuves de la Sibérie orientale restent une grande ressource pour l'alimentation de la population et fournissent les éléments d'un trafic sérieux. La chasse et la pêche occupent environ 60,000 travailleurs.

Dans le gouvernement d'Irkoutsk, on trouve du charbon de terre sur l'Oka près de Ziminsk et le long de l'Angara près d'Oussolié, de riches lits de graphite dans les Alpes Tounkiski et dans le district de Touroukhansk, du sel gemme sur les bords de l'Iénisseï, ainsi que d'abondantes sources salines et des lacs salins. Mais la principale richesse, ce sont les sables aurifères, qui, exploités dans 260 mines de la zone des forêts et dans 120 mines de la zone agricole, occupent 10,000 ouvriers et produisent, en année moyenne, 3,444 kilogrammes d'or. L'industrie manufacturière est très avancée; elle procure du travail à environ 8,000 ouvriers. Moitié de ceux-ci sont aux hauts fourneaux et usines de Nikolaievsk et de Novokolaievsk; les autres sont dispersés dans des fabriques de faïence et de porcelaine, dans des verreries, des fours à chaux, des distilleries, des minoteries, des fabriques de cuir, de suif, de savon, etc.

La région de Iakoutsk comprend la plus grande partie de la vallée de la Léna ainsi que les bassins de l'Olének, de l'Iana, de l'Indiiguirka, de l'Alazea et de la Kolyma. Assez accidenté, ce territoire de 3,900,000 kilomètres carrés est encore peu pénétré par la colonisation russe. Sur une population de 260,000 habitants, il n'y a, en effet (les 6,000 déportés compris), que 20,000 Russes. Quant aux aborigènes, ce sont presque tous des Iakoutes qui vivent des produits de l'élevage, de la chasse, de la pêche et très peu de l'agriculture, car, pour celle-ci, le climat est trop rigoureux et trop froid. C'est par milliers, quelquefois par centaines de mille, que l'on apporte au marché d'Iakoutsk, l'écureuil, le lièvre, l'hermine, le renard bleu, le renne, l'élan, l'ours, etc.; malheureusement, les célèbres zibelines d'Iakoutsk commencent à devenir de plus en plus rares à la suite de chasses abusives. Dans la chaîne des monts Stanovoï et des monts Aldansk, les granits, les roches cristallines, les syénites, les gneiss, les diorites, les diabases dominent, tandis que, dans d'autres chaînes, comme celle des

Vilnisk, on rencontre des roches sédimentaires qui appartiennent, soit à des formations paléozoïques, soit à des formations secondaires et tertiaires. Les richesses minérales sont nombreuses, mais très disséminées. Parmi les plus considérables, il convient de ranger les mines de sel gemme du cercle de Vilnisk, les minerais de fer de Tanguinsk, ceux de Botomsk sur la Botoma, les gisements de limonite et d'hématite de Kangalask, du Menguinsk, du Baiagaataisk et d'Anguiansk, tous exploités par les Iakoutes. Grâce à ses richesses minérales et au combustible qui abonde dans cette zone forestière, la province d'Iakoutsk devrait posséder une industrie prospère. Mais les communications étant fort difficiles et la population étant insuffisante, il n'existe réellement qu'une seule grande industrie : l'exploitation des sables aurifères, laquelle occupe environ 25,000 travailleurs qui, répartis entre plus de cent mines dans les cercles d'Oléminsk et de Vitimsk, extraient tous les ans de 1,000 à 1,150 kilogrammes d'or.

La province de l'Amour maritime (territoire de 2,875,000 kilom. carrés) est divisée par la nature en quatre contrées bien distinctes : la Transbaïkalie, le bassin de l'Amour, le pays de l'Oussouri, et le Kamtchatka-Okhotsk.

La Transbaïkalie est traversée dans le sens de sa longueur par les monts Stanovoï dont les diverses chaînes contiennent des affleurements de roches cristallines, de granits, de gneiss avec parfois des diabases, des trachytes et des basaltes. Quant aux roches sédimentaires on y constate la présence de formations paléozoïques, secondaires et tertiaires. Les richesses minérales sont très grandes. La plus exploitée jusqu'à présent est celle des sables aurifères et les 6,000 mineurs du seul cercle de Nertchinsk tirent en moyenne de ces placers pour 4 à 5 millions de roubles d'or. Ce même cercle contient aussi beaucoup de minerais d'argent plombifère, mais sur 90 mines que l'on connaît, on ne travaille que dans 10; et, parmi les nombreux minerais de fer, on n'utilise maintenant que ceux de Baliaguinsk. L'état économique de la région fait négliger les autres, de même qu'on laisse de côté les minerais de cuivre, de mercure, de soufre, de zinc, bien que ce dernier gisement soit unique sur le territoire russe. Enfin, à côté de quelques usines pour le sel, la soude, le verre et surtout les ciments, on trouve des minoteries à vapeur, des distilleries, des brasseries et des fabriques d'eaux-de-vie, de peaux, de stéarine et de savons.

Grâce à la clémence relative du climat, la population est ici plus dense. Sur 664,000 habitants, 77 p. 100 sont Russes. Le reste se compose de Toungouses et surtout de Bouriates qui se livrent à l'élevage. Ce dernier est le plus considérable de toute la Sibérie, car on compte 650,000 chevaux, 1,300,000 grosses bêtes à cornes, 1,500,000 têtes de menu bétail, 10,000 chameaux et un nombre assez grand de rennes. Les plaines, composées de terre noire, sont fertiles et favorables à la culture sur une étendue de 250,000 kilomètres carrés. Les forêts, qui couvrent au moins 5,550,000 hectares, constituent une réserve importante pour les industries forestières de l'avenir; aujourd'hui elles sont surtout précieuses pour la chasse et fournissent des peaux d'écureuils, des bois de daims, des pelleteries diverses qui sont recherchées par le commerce. Les eaux ne sont pas moins utiles aux habitants qui en tirent de beaux bénéfices, puisque, dans les seuls districts de Bargousinsk et de Selenguinsk, il est pêché tous les ans plus de 7 millions de saumons.

Le *Pays de l'Amour* forme la seconde partie de la région de l'Amour maritime. Il est couvert par les rameaux des monts Stanovoï et par d'autres chaînes telles que le petit Khingane dont les sommets sont formés de granits, de roches cristallines; plus bas on rencontre les roches sédimentaires de formation paléozoïque, et, le long de l'Amour, de la Zéïa et de la Bouréïa, les formations tertiaires. L'Amour n'est pas seulement un des trois fleuves colossaux de l'Asie, il est surtout l'artère vitale de cette région montagneuse et, pour l'instant, son unique voie de communication. Il est aussi très précieux pour les habitants qui vivent sur ses bords, car il nourrit dans ses eaux une énorme quantité de poissons dont quelques espèces, comme le brochet et l'esturgeon atteignent une taille colossale et dont certains individus pèsent jusqu'à 750 kilogrammes. La chasse est aussi très importante. Si le pays trop humide ne peut guère offrir qu'un sixième de son étendue qui soit propice à la colonisation agricole, par contre les forêts couvrent plus de 30 millions d'hectares. Ces immenses espaces nourrissent des élans, des kabarges, des lièvres, etc., et servent de passage aux chevreuils qui, descendant du nord en quantités innombrables, se dirigent vers la Mandchourie. On y chasse aussi pour leurs peaux l'ours, le tigre, le loup, le renard, l'écureuil, le putois et la zibeline. L'industrie, par contre, est fort pauvre. Elle

se concentre presque tout entière dans les mines d'or qui occupent jusqu'à 15,500 personnes et qui donnent en moyenne 7,000 kilogrammes d'or chaque année. Si l'on y ajoute une fonderie de cuivre, une fonderie de fer, quelques moulins à vapeur, une distillerie et deux brasseries, on a la liste à peu près complète des usines sérieuses de ce pays.

La contrée de l'Oussouri et du Littoral occupe la partie méridionale de la province du Littoral. Elle est parcourue par la longue chaîne des monts Sikhété-Aline où l'on rencontre des affleurements de roches cristallines, des roches plutoniennes, du trachyte, du basalte, avec des gisements d'argent plombifère et de riches minerais de fer. Vers son extrémité sud est située la ville de Vladivostok, d'où part aujourd'hui le chemin de fer transsibérien. Le sol, très humide, couvert de marais et de forêts, est peu favorable à l'agriculture; celle-ci cependant, sur une population de 218,000 âmes, occupe 25,000 travailleurs adultes du sexe masculin et produit les céréales nécessaires à la consommation locale, mais l'élevage ne peut répondre à tous les besoins. La chasse a ici la même importance que dans la région de l'Amour, et la pêche, qui est infiniment plus développée encore, donne lieu à un commerce d'exportation très sérieux avec la Chine. Sauf l'or, dans le district d'Oudskoï, nul métal n'est exploité et les quelques usines et fabriques qui existent sont assez insignifiantes en dehors des distilleries. Quant au charbon de terre, dont il y a des gisements dans l'île Sakhaline qui dépend de cette région et qui sert aujourd'hui de lieu de déportation pour les criminels, on a commencé à l'extraire en 1890. L'Oussouri-Littoral a comme plus grand avantage sa situation géographique. Placé entre la mer du Japon, la Corée et la Mandchourie, il est un centre d'importation et d'exportation aussi bien par sa frontière terrestre que par le port de Vladivostok dont la population civile dépasse déjà le chiffre de 30,000 habitants.

L'Okhostko-Kamtchatka possède un territoire immense (12,160,000 kilom. carrés), mais très défavorable à la colonisation à cause de ses conditions climatériques. Aussi n'y trouve-t-on qu'une population d'environ 30,000 habitants dont les 80 p. 100 sont formés de peuplades aborigènes qui vivent des produits de la pêche, de la chasse et de l'élevage du renne.

Les steppes kirghizes (c'est-à-dire le pays qui sépare du Turkes-

tan la Sibérie proprement dite) ont une étendue de 1,850,000 kilomètres carrés et contiennent de vastes plaines ainsi que des massifs montagneux. Dans certaines parties elles manquent d'eau, et, composées tantôt de sables, tantôt de plateaux argileux calcaires, elles constituent de véritables déserts inhabitables. Dans d'autres parties, au contraire, ce ne sont qu'immenses marécages dont les eaux saumâtres n'ont point d'écoulement naturel. Le gouvernement russe a décidé de rendre ces déserts habitables et y a exécuté de grands travaux. C'est ainsi, qu'au commencement de 1900, le Ministère de l'agriculture avait déjà fait forer plus de 1,000 puits dans la steppe d'Ichim qui manquait de sources, tandis qu'il avait fait creuser plus de 700 kilomètres de canaux d'assèchement dans la steppe marécageuse de Baraba. Malgré toutes ces conditions défavorables la population s'élève au chiffre de 2,500,000 habitants dont 24 p. 100 sont de race russe. Elle compte un certain nombre de cultivateurs, mais l'élevage est la plus grande ressource des Kirghizes qui possèdent environ 14 millions d'animaux domestiques dont la majeure partie se compose de chevaux, de brebis et de chameaux. La pêche, qui emploie 8,000 ouvriers, est très rémunératrice; elle donne cependant des produits moins magnifiques que la chasse à laquelle tous se livrent, Kirghizes et Cosaques. L'industrie aussi est assez active et occupe 8,000 personnes dans les mines de la seule marche de Semipalatinsk. Les minerais abondent. On rencontre le sable d'or dans les monts Koktchétavsk et Kolbinsk, le minerai d'argent plombifère dans les districts d'Akmolinsk, d'Atbassark, de Pavlodar et de Zaïsane, le cuivre, le manganèse, le fer, dans le district de Karkaralinsk et surtout la houille, dont le plus puissant gisement, à Ekibastous, a 12 kilomètres de longueur sur 3 à 4 kilomètres de largeur. Enfin 2,000 ouvriers travaillent à l'extraction du sel. Quant aux usines et manufactures elles n'ont encore qu'une importance secondaire; à leur tête se placent les industries des graisses, des savons, des cuirs, puis viennent la meunerie, la distillerie, les brasseries et les fabriques d'hydromel.

Dès les premières années du XVIIIe siècle les Russes avaient commencé à étudier scientifiquement leurs conquêtes en Asie[1], et

1. Pierre le Grand fait construire des navires par les prisonniers de guerre suédois et établit des communications maritimes entre la mer d'Okhotsk et le Kamtchatka. Puis, en 1719, le Dr Messerschmidt dirige la première exploration scientifique de la

certaines de leurs explorations ont fait époque dans la science géographique. Mais c'est au XIXe siècle que, de plus en plus nombreuses, celles-ci amènent de grands résultats. Dans ces derniers temps elles ont été dirigées vers la zone méridionale de culture agricole de la Sibérie, destinée par la nature elle-même à jouer un rôle très important dans la colonisation sibérienne.

Toutes ces expéditions devaient recevoir une impulsion commune, avaient besoin d'une même direction, car les études entreprises touchaient aux problèmes les plus complexes, nécessitaient les travaux les plus divers. On voulait examiner de près le genre de vie des peuplades aborigènes, connaître les conditions économiques de la vie de la population rurale russe établie déjà en Sibérie, rechercher la constitution géologique des contrées traversées par la ligne du chemin de fer transsibérien, savoir quelles étaient les ressources naturelles de ces régions, développer l'agriculture et l'industrie, assurer la réussite de la colonisation, etc. C'est dans ce but que l'on créa en 1891, la haute institution gouvernementale désignée sous le titre de « Comité du chemin de fer transsibérien ». Ce dernier est présidé par l'Empereur en personne. Il se compose des ministres (intérieur, finances, guerre, agriculture et domaines privés, voies de communication, marine) et du contrôleur de l'Empire. A ces hauts dignitaires on adjoint comme membres du comité le secrétaire d'État, A. Koulomzine,

Sibérie. Celle-ci est bientôt suivie d'autres entreprises analogues dont la plus importante, la grande expédition scientifique sibérienne, dure de 1733 à 1743 et nous laisse la *Description du Kamtchatka*, par Steller, la *Description de la Flore sibérienne*, par Gmelin, et une *Histoire de l'Empire de Sibérie*, par Miller. De 1760 à 1770, le commerçant Lakhof découvre les îles Novo-Sibériennes, et de 1770 à 1774 a lieu la célèbre expédition des académiciens Pallas et Lépiokhin. Enfin, en 1789, l'industriel Pribilof découvre dans la mer de Behring une île à laquelle il donne son nom et qui est devenue le centre de l'exploitation des fourrures d'ours marins.

Au XIXe siècle, les expéditions scientifiques se succèdent sans arrêt. Après Hédenstrom qui, en 1809, part explorer les îles Novo-Sibériennes, nous voyons, de 1815 à 1820, les navigateurs russes Kotzebu, le comte Litké, le baron Wrangel et Anjou, explorer l'Océan Glacial et la mer de Behring. Puis, en 1826, l'expédition de Ledibour, de Mayer et de Bunge étudie la flore si caractéristique de l'Altaï pendant que de Humboldt, de Rosé et d'Erenberg, envoyés par l'empereur Nicolas Ier, s'occupent de la composition géologique de ce plateau, et que, de 1812 à 1845, Tchikhatchof, dans le sud-est de l'Altaï, et Middendorf, dans la péninsule de Taïmir et sur le littoral de la mer d'Okhotsk entreprennent deux voyages de première importance. Plus tard, l'astronome Schwartz, le naturaliste Raddé, le géologue Schmidt, le zoologue Schrenk, les botanistes Maak et Maksimovitch parcourent et étudient la Sibérie orientale pendant que la Section locale de la Société impériale russe de géographie prend l'initiative de plusieurs autres explorations scientifiques. Enfin, les Sémionof, les Sévertsof, les Vénioukof, les Fedtchenko, les Potanine, les Prjévalski, les Bogdanovitch, etc., explorent la partie de l'Asie centrale nouvellement annexée,

qui est chargé de diriger les affaires du comité, le secrétaire d'État, J. Dournovo, les aides de camp généraux P. Vannowsky et N. Tchikhatchow. Enfin, dans certains cas particuliers, on convoque les ministres de la Cour impériale, de la justice, des affaires étrangères et les gouverneurs généraux de la Sibérie.

La chancellerie du comité des ministres concentre la gestion des affaires du comité du chemin de fer; mais l'élaboration préalable de toutes les questions qui ont trait à la colonisation sibérienne ou aux entreprises auxiliaires du Grand Transsibérien est confiée à une commission préparatoire qui, présidée par le secrétaire d'État Koulomzine, est composée de représentants des différents ressorts de l'administration.

La colonisation a passé par des phases diverses. « La colonisation des paysans, dit M. Labbé[1], est due à l'abolition du servage. Le mouvement de migration depuis 1861 a constamment augmenté; mais ce n'est qu'en 1880 qu'on pensa à donner une forme régulière à ce mouvement; dès 1865, pourtant, une loi avait permis aux paysans de s'établir dans le district de l'Altaï, sur les terres du Cabinet impérial; un grand nombre d'ailleurs passèrent souvent l'Oural sans y avoir été dûment et préalablement autorisés. La loi de 1881 autorise l'émigration des paysans qui pouvaient y être poussés par leur situation économique : on désignait aux colons des terrains libres dans la Russie d'Europe (gouvernement d'Oufa, par exemple) et dans la Sibérie. La loi de 1887 ouvrit l'émigration à tous les individus de la classe des paysans et des petits bourgeois. On leur promettait des secours pendant le voyage, des avances remboursables pour les premiers frais d'établissement. Le résultat de ces lois se fit bientôt sentir. Les émigrants qui, en 1885, avaient atteint le chiffre de 9,700, furent 33,700 en 1890, et plus de 60,000 en 1891.

« Les paysans viennent de toutes les provinces de la Russie d'Europe; pourtant certaines fournissent un nombre plus considérable d'émigrants: ce sont notamment celles de Vitebsk, de Kherson, de Tchernigov, de Poltava, de Kalouga, de Smolensk, de Koursk et de Viatka.

« Il existait déjà parmi les futurs émigrants une habitude qui s'est très heureusement développée : c'est l'envoi d'un délégué en

1. Paul Labbé, *La Colonisation russe en Sibérie* (*Questions diplomatiques et coloniales*, 1900, p. 611-612).

Sibérie, chargé de s'assurer de la facilité de vivre et des moyens d'existence dans la région choisie par les émigrants. Le délégué, qui décide de l'endroit où s'élèvera le nouveau village, bénéficie d'un transport gratuit pendant son voyage et jouit de tous les privilèges accordés aux paysans émigrants. Le comité du chemin de fer fait des avances en argent, mais, ce qui vaut mieux encore, il a créé des dépôts où les paysans trouvent à bon prix les objets indispensables. »

Pour assurer aux émigrants les terres dont ils ont besoin, le Ministre de l'agriculture et des domaines a créé des commissaires-arpenteurs qui ont pour mission de rechercher tous les terrains propres à l'agriculture et suffisamment munis d'eau. Sur 6,274,379 hectares ainsi lotis, 4,696,533 étaient déjà occupés au commencement de 1900. Tout individu qui émigre en Sibérie avec l'autorisation du gouvernement reçoit 16 hectares 387 m. de ces terres; en outre il est exempt de tout impôt pendant trois ans; il paye demi-impôt pendant trois autres années, et il obtient un sursis de trois ans pour l'accomplissement du service militaire. Mieux partagés encore sont ceux qui vont se fixer dans le territoire de l'Amour et dans le Territoire maritime, car ils reçoivent 109 hectares par famille avec libération entière d'impôts et de toute prestation de service envers l'État pendant vingt ans.

Tous ces gens voyagent dans des wagons construits spécialement pour eux; et, quand ils arrivent à Tchéliabinsk, la première gare de la ligne sibérienne, ils subissent une inspection médicale. Là on retient tous ceux que l'on reconnaît atteints de maladies contagieuses. Accompagnés pendant tout le trajet par des aide-chirurgiens qui leur donnent gratuitement les soins et les médicaments dont ils ont besoin, les émigrants peuvent s'arrêter dans 30 stations; là ils trouvent des baraquements chauffés où ils achètent, à prix de revient, leurs aliments, et reçoivent ceux-ci à titre gratuit s'ils sont enfants, malades ou nécessiteux.

Ces mesures intelligentes et humanitaires du comité ont beaucoup favorisé le mouvement d'émigration qui, depuis ce moment, est devenu considérable ainsi que le montre la statistique suivante :

Ont émigré en Sibérie en	1893....	65,000	individus.	1897....	87,000	individus.
	1894....	76,000	—	1898....	206,000	—
	1895....	109,000	—	1899....	225,000	—
	1896....	203,000	—			

Soit ensemble 971,000 personnes des deux sexes. Si l'on y ajoute 25,000 autres émigrants que la flotte nationale indépendante a transportés dans la région de l'Oussouri, nous voyons que le total général s'élève à 996,000 émigrants. Mais l'on aurait tort de considérer ce total comme un chiffre absolu, car il ne comprend pas l'immigration arbitraire, c'est-à-dire celle qui s'effectue en dehors de toute action gouvernementale. Très importante autrefois, puisqu'au commencement de XIX^e siècle, dans la seule Sibérie occidentale, on comptait plus de 600,000 Russes qui s'y étaient arbitrairement fixés, cette immigration arbitraire échappe à tout contrôle, mais l'on a constaté qu'elle devient, d'année en année, de plus en plus faible, grâce aux mesures prises pour l'enrayer.

Au point de vue de l'exploitation le Grand Transsibérien a obtenu dès le début des résultats qui ont dépassé de beaucoup les prévisions les plus optimistes. Depuis octobre 1895, date des premiers transports exécutés sur les tronçons de la ligne livrée à la circulation dans la Sibérie centrale, jusqu'en 1899, époque à laquelle toute la ligne de Tchéliabinsk à Irkoutsk a été affectée au service, il a été transporté :

En 1895 (3 mois)	211,000	voyageurs,	57,000	tonnes de	marchandises.
1896........	417,000	—	184,000	—	—
1897........	600,000	—	443,000	—	—
1898........	1,049,000	—	700,000	—	—
1899........	1,075,000	—	657,000	—	—
Total...........	3,352,000	voyageurs,	2,041,000	tonnes de	marchandises.

Les marchandises transportées peuvent être divisées en trois catégories et se classent dans l'ordre suivant d'après leur importance relative :

1° Marchandises exportées : les céréales (qu'on expédie ensuite à l'étranger par les ports de Réval, de Libau, de Saint-Pétersbourg et de Riga) ; le gibier et la volaille ; le beurre (qu'on expédie surtout à Londres dans des wagons glacières) ; les suifs ; les peaux ; les laines ; les œufs.

2° Marchandises de transit, en tête desquelles se place le thé.

3° Marchandises importées en Sibérie : le fer brut ou ouvré ; le sucre ; les machines ; le pétrole ; les objets manufacturés.

L'accroissement du transport n'a cessé d'être progressif. Il est

certain qu'il augmentera encore dans de très grandes proportions, aussitôt que la ligne magistrale mettra en communication ininterrompue l'Europe, le Grand Océan et l'Asie orientale. « Entrant[1] en rapports immédiats avec le réseau des chemins de fer de toute la Russie, traversant sur une étendue d'environ 10,000 verstes l'Empire de Russie, passant par des contrées cultivées et industrielles situées sur une bonne partie de cette immense étendue, et réunissant entre eux les centres de commerce et d'industrie, le chemin de fer ouvre de nouvelles voies et de nouveaux horizons aux relations et au commerce, tant de la Russie que de l'univers entier. Avec cela, il faut prendre en considération que la Chine, le Japon et la Corée, dont les populations réunies s'élèvent à plus de 460 millions d'âmes, et dont les opérations du moment dans le commerce international ne s'élèvent qu'à une somme de 500 millions de roubles en or, sont encore loin d'avoir développé leurs relations commerciales avec l'Europe en vertu des conditions naturelles dans lesquelles ils se trouvent; mais lorsque sera terminée la construction de la ligne mandchourienne, on peut être assuré que leur échange commercial s'agrandira de beaucoup, sur le marché international, grâce à l'aide de la grande voie à vapeur présentant des moyens de communication plus prompts, et à plus bas prix, ce qui favorisera l'échange des intérêts commerciaux et industriels. »

Afin de donner des facilités de transport rapide aux voyageurs pressés et ayant un long parcours à effectuer en Sibérie, le comité a organisé un service de trains rapides qui, une fois par semaine, desservent la ligne dans les deux sens et ne mettent que neuf jours environ pour aller de Moscou à Irkoutsk. Cette durée exceptionnellement longue d'un parcours ininterrompu a amené les ingénieurs à perfectionner leur matériel roulant; dans ce cas, en effet, le confort du voyageur devient une nécessité de premier ordre, d'autant plus que le climat sibérien est très dur[2].

Ce convoi se compose de cinq voitures construites exprès pour ce service : 1 wagon de 1re classe, 2 wagons de seconde classe, 1 wagon salle à manger et 1 fourgon pour les bagages. Tous les wagons, munis des freins automatiques Westinghouse, ont une

1. *Guide du grand chemin de fer transsibérien* (Saint-Pétersbourg, 1900), p. 85.
2. Souvent, pendant l'hiver, le thermomètre descend au-dessous de — 50°, tandis que, pendant l'été, il monte très haut.

double suspension et sont montés sur 8 roues à boggies; leur mouvement est très doux. Des paravents adaptés aux fenêtres protègent l'intérieur du wagon contre la fumée, le vent et la poussière, en même temps que des passerelles très larges et entourées par des soufflets en cuir doublé de drap permettent au voyageur de circuler d'un bout du train à l'autre sans qu'il ait à redouter les intempéries de la température. Les parois extérieures des wagons, la toiture et le plancher sont doubles avec vides intérieurs; le plancher est, en outre, recouvert de feutre compact, de manière à atténuer le bruit du roulement des voitures. Les cadres des fenêtres étant doubles aussi, celui d'été peut être baissé et celui d'hiver peut être complètement enlevé. Enfin les châssis d'hiver comportent une huisserie spéciale à ressort qui empêche tout passage d'air.

Indépendant pour chaque voiture, le chauffage s'effectue par circulation d'eau chaude, tandis que celui du wagon-restaurant et du fourgon à bagages se fait par la vapeur de la station électrique. Des appareils spéciaux permettent de régler la quantité d'air frais qui pénètre dans le coupé, ainsi que la quantité d'eau chaude. Grâce à eux, la température moyenne du train ne descend pas, même par les froids les plus rigoureux, au-dessous de $+ 15^{\circ}$, et la température des divers coupés ne varie pas de plus de 5°. Quant à l'air vicié, il s'échappe par les ventilateurs d'appel installés dans chaque compartiment et par des ventilateurs électriques d'un effet rapide dans la salle à manger, le buffet, la cuisine et la chambre des chaudières. Pendant les fortes chaleurs de l'été, l'air pris à l'extérieur se refroidit dans un serpentin en cuivre placé au milieu d'un mélange de sel et de glace pilée; il est ensuite distribué en nappes minces le long du plafond des compartiments. On obtient ainsi un courant d'air ayant une température inférieure de 25° à 30° centigrades à celle de l'air extérieur. L'éclairage est électrique; toutes les lampes sont indépendantes, et leur intensité totale pour le convoi est de 1,000 bougies normales. Enfin, en cas d'incendie, outre les grenades et les seaux à eau, on peut utiliser l'injecteur de la locomotive et le tuyautage des freins Westinghouse avec lesquels on obtient une pression capable d'amener l'eau à une hauteur de 20 mètres.

Ce train transporte 18 voyageurs de 1re classe et 48 de seconde classe. Toutes les places étant numérotées et chaque billet distriqué indiquant le numéro de la couchette, le voyageur devient,

pendant toute la durée du parcours, propriétaire de son lit, lequel est formé au moyen des larges divans à dossiers articulés qui servent de sièges pendant le jour et qu'il suffit de relever le soir pour les transformer en couchettes.

Le wagon salle à manger est commun et reste ouvert de 8 heures du matin à minuit; 28 personnes à la fois y trouvent place. Les repas, qui ont lieu à heures fixes, sont servis à prix ferme ou à la carte, aux mêmes conditions pécuniaires que dans les buffets des gares. Placée à côté, la cuisine, avec tous les appareils nécessaires pour cuire ou chauffer les aliments, est munie d'armoires, de caves glacières et de soutes spéciales où sont emmagasinés vivres, provisions et boissons de toute nature.

Le confort est poussé jusqu'à ses dernières limites. Le convoi possède une salle de bains très perfectionnée et une série d'appareils de gymnastique dont peuvent disposer à volonté les voyageurs qui désirent donner à leur corps un exercice indispensable si l'on veut vaincre la fatigue qu'engendre très vite tout séjour prolongé dans un wagon. Gratuite et contenant les principales publications sur la Sibérie, ainsi que des livres en plusieurs langues, des cartes, des périodiques et les journaux des localités traversées, une bibliothèque offre les moyens de distraire et d'occuper l'esprit. Enfin un officier de santé accompagne chaque train et soigne les malades aux frais de l'administration.

Ces détails montrent comment le comité a su préparer le succès de l'exploitation de son réseau ferré, lequel, une fois achevé, aura une longueur d'environ 8,500 kilomètres. Les trains marchant actuellement à la vitesse de 37 kilomètres à l'heure, un voyageur de première classe, avec wagon-lit, met 10 jours pour se rendre de Moscou à Vladivostok ou Port-Arthur et dépense seulement 310 francs. Pour aller de Paris ou de Londres à Shanghaï, 16 jours et une dépense de 860 francs suffiront, tandis qu'aujourd'hui, par voie de mer, ce même voyage revient à 2,450 francs et demande 34 jours.

Le mouvement des marchandises n'ayant cessé de s'accroître sur les fleuves de la Sibérie et, de son côté, le grand chemin de fer donnant un nouvel essor à la vie commerciale de ces régions, ces deux faits ont amené le comité à porter son attention sur les meilleurs moyens à employer pour arriver à régulariser la navigabilité des rivières qui servent de voies naturelles de communication

et qui peuvent contribuer à alimenter le trafic de la ligne. Après s'être occupé de l'arrondissement de Tomsk, il a amélioré le cours de la Toura, du Tobol, de l'Irtych, de l'Ob et de la Tome. Il a créé une direction spéciale des voies d'eau pour la Chilka, l'Oussouri et l'Amour. En ce qui concerne l'Angara, les dépenses ont été très élevées, car, pendant un temps assez long, il fallut entretenir sur ce fleuve plusieurs bateaux à vapeur pour transporter les matériaux du chemin de fer et aussi les diverses parties du bac qui, monté maintenant, sert à transborder les trains d'une rive à l'autre du Baïkal et à briser les glaces de ce lac pendant l'hiver. Enfin une commission spéciale a été chargée de refaire la carte de ce lac, où les tempêtes sont fréquentes et qui a une superficie totale d'au moins 34,000 kilomètres carrés avec une profondeur d'eau de près de 1,500 mètres. Commencées en 1897, les études doivent durer cinq ans et ont déjà donné des résultats précieux. C'est ainsi qu'on a découvert des criques propres au mouillage des bâtiments, qu'on a établi des phares sur quatre des points principaux du Baïkal, qu'on a rectifié l'hydrographie du lac en nombre d'endroits, et qu'on a fait de curieuses découvertes scientifiques sur sa faune et sa flore sous-marines.

Si courte qu'elle soit, notre étude montrera ce qu'est actuellement la Sibérie et quelle ère de prospérité va s'ouvrir pour cette immense région maintenant qu'elle est mise en rapports faciles et quotidiens avec le monde entier par la grande artère ferrée qui la traverse de part en part. Sans doute des améliorations considérables pourront et devront être encore apportées à l'œuvre gigantesque qui s'achève; mais il nous est permis d'envisager l'avenir avec une pleine confiance, car le gouvernement impérial russe et son comité du chemin de fer nous ont prouvé qu'ils ne reculaient devant aucune difficulté et qu'ils sauraient mener à bonne fin l'un des plus vastes projets que l'esprit de l'homme ait osé concevoir.

LÉON VALLÉE.

LA QUESTION DU FRENCH SHORE

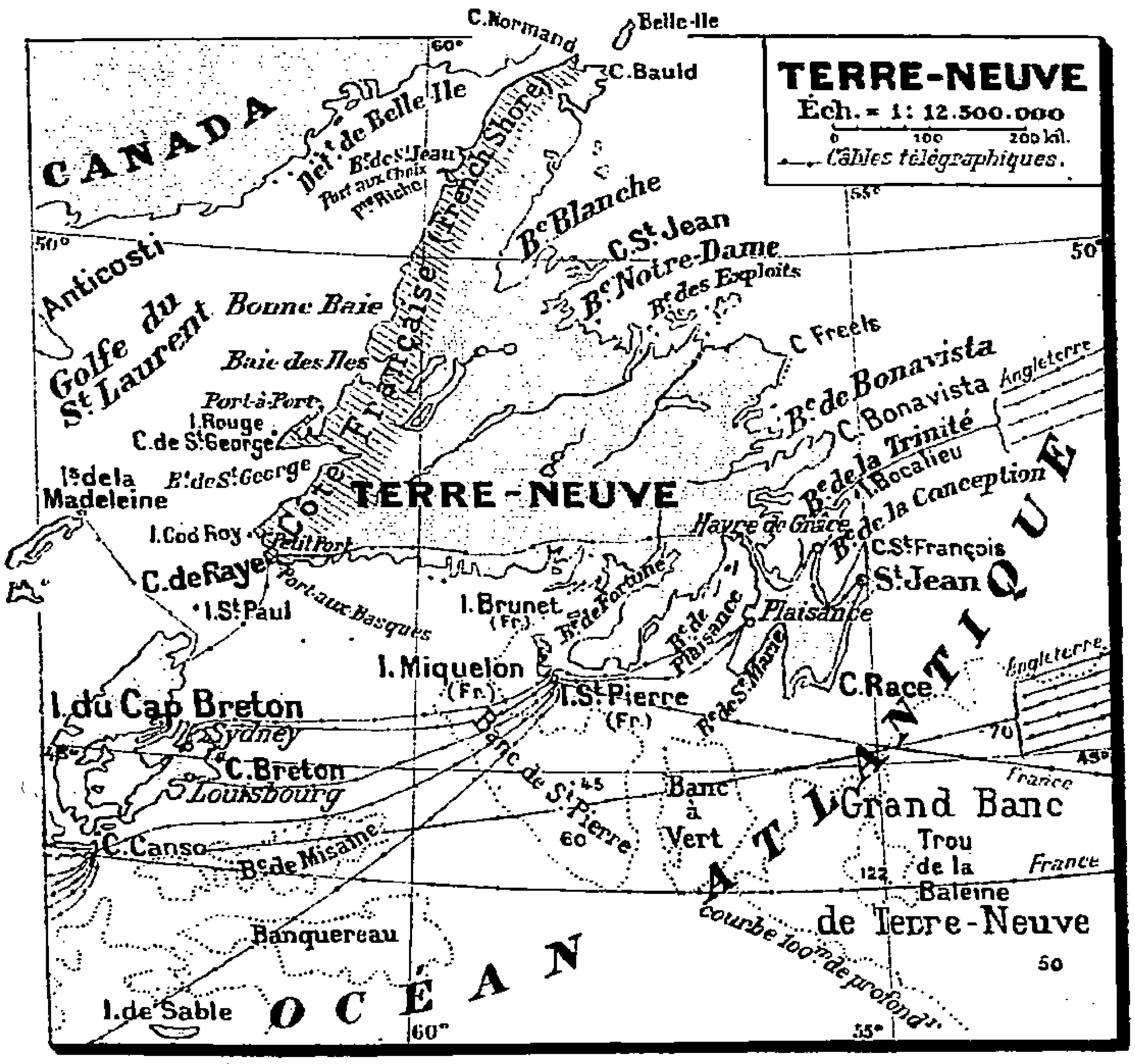
Au moment même où le *modus vivendi* relatif à Terre-Neuve va être renouvelé pour une année encore, il est intéressant de revenir sur cette question tant de fois débattue et d'étudier l'origine et la teneur exacte de nos droits sur le French Shore. L'intérêt de nos populations maritimes est ici considérable, et nos droits sont fondés par des traités nombreux et qui, par leur clarté, ne prêtent guère à confusion. C'est sur le terrain de ces traités que nous placerons la question, nous attachant surtout au double point de vue historique et juridique, pour montrer que la France ne saurait abandonner bénévolement une situation consacrée par une jouissance de près de deux siècles.

Le « French Shore », ou côte française, est la partie de Terre-Neuve faisant face au Labrador. Il a été fixé par le traité de Versailles de 1783 depuis le cap Saint-Jean (côte est) en passant par le nord jusqu'au cap Rouge à l'extrémité sud-ouest de l'île de Terre-Neuve.

Dès le début du XVI^e^ siècle, Terre-Neuve fut fréquentée par des Bretons et des Normands qui étaient à la recherche de « terres neuves » et de fourrures. Aventuriers et pirates, ils ne se fixaient guère dans les parages où ils mouillaient momentanément. Toutefois, à partir du XVII^e^ siècle, alors que nos colonies de l'Acadie et du Canada se peuplaient, des Français s'établirent au sud de Terre-Neuve et fondèrent Plaisance. Louis XIV envoya même un gouverneur avec une garnison de cinquante hommes. Tels furent les débuts officiels de notre établissement, et les nouveaux colons français ne tardèrent pas à se livrer en grand nombre à la pêche à la morue. Les Anglais de leur côté avaient fondé Saint-Jean et les uns et les autres vivaient en bonne intelligence, sans idée d'hégémonie exclusive sur l'île, lorsque survint la guerre de la succession d'Espagne. Les Français, plus nombreux, s'emparèrent de

Saint-Jean. C'est alors que se place dans notre histoire d'outre-mer un fait bizarre qui prouve que les questions coloniales ne passionnaient guère les esprits à cette époque : malgré le succès remporté, l'île de Terre-Neuve devint anglaise par le traité d'Utrecht (1713).

Sans nous arrêter aux motifs qui guidèrent cette politique, disons seulement que, sous Louis XIV, l'idée de colonie était insé-



parable de celle de gain immédiat pour la couronne ; or, Terre-Neuve n'était guère terre payante pour la métropole, c'est pourquoi il parut à nos plénipotentiaires qu'il valait mieux céder cette île éloignée que telle place forte des Flandres ou tel comptoir de la mer des Indes.

Les principales dispositions de ce traité, que nous retrouverons d'ailleurs dans tous les traités qui viendront par la suite reconnaître l'existence de nos droits, étaient les suivantes en ce qui concerne Terre-Neuve : nous abandonnions Plaisance et son fort, et

renoncions à toutes nos possessions et aux petites îles du voisinage. Toutefois, nous conservions nos anciennes pêcheries et avions le droit, à une certaine époque de l'année, de prendre et de sécher le poisson sur la bande côtière s'étendant du cap de Bonavista au cap Normand à l'est de l'île, et, de là, jusqu'à la pointe Riche à l'ouest. Nous nous engagions en retour à ne rien construire en maçonnerie, les cabanes et les échafauds en bois étant seuls autorisés. Nous conservions le droit exclusif de pêcher sur le *Grand Banc*[1].

Telle était dans ses grandes lignes la teneur de l'article 13 du traité. Si l'on ne peut nier que les conditions visant nos droits de pêche ne fussent avantageuses pour nous, il convient de remarquer qu'elles l'étaient aussi indirectement pour les Anglais de l'île, qui ne se livrant pas encore à la pêche à la morue, ne vivaient que des achats des pêcheurs français.

De 1713 à 1763, les clauses du traité furent fidèlement observées de part et d'autre. A cette époque, fut signé le traité de Paris qui nous enlevait le Canada et ne modifiait notre situation à Terre-Neuve qu'en la fortifiant en quelque sorte, puisque Saint-Pierre et Miquelon nous étaient cédées. Ces deux îles ne devaient pas tarder d'ailleurs à connaître une rare prospérité. Mais alors, en même temps que se développent nos intérêts et que nos entreprises de pêche prennent un essor considérable, commence l'ère des rivalités et des discussions. Le traité de Versailles (1783) essaya de mettre fin aux contestations entre pêcheurs anglais et pêcheurs français. Pour éviter la rencontre fréquente des pêcheries des deux pays dans les baies de Bonavista et de Notre-Dame, il fut stipulé à l'art. 5 que le French Shore serait reporté plus au nord sur la côte est et ne commencerait qu'au cap Saint-Jean, mais que, par contre, le droit de pêche réservé aux Français sur la côte ouest, au lieu de s'arrêter à la pointe Riche, descendrait jusqu'au sud au cap Raye, situé au 47° 50′ de latitude (c'est là encore le French Shore actuel). Et quel est le caractère de cette

1. On appelle *Grand Banc* un plateau sous-marin d'environ 500 kilomètres sur 630 kilomètres situé dans le sud-est de Terre-Neuve à une profondeur moyenne de 45 mètres. Ce banc est formé par les *icebergs*, montagnes de glace amenées par les courants polaires qui, en fondant, lorsqu'elles rencontrent les eaux chaudes du *Gulf-Stream*, déposent les roches et les terres qu'elles charrient.

La pêche se fait de mai à septembre.

pêche ? C'est ce que nous dit une déclaration additionnelle, signée le jour même de la conclusion du traité :

« Pour que les pêcheurs des deux nations ne fassent point « naître des querelles journalières, Sa Majesté Britannique pren- « dra les mesures les plus positives pour prévenir que ses sujets « *ne troublent en aucune manière par leur concurrence* la pêche « des Français, pendant l'exercice temporaire qui leur est accordé « sur les côtes de l'île de Terre-Neuve, et Elle fera retirer à cet « effet les établissements secondaires qui y seront formés. Sa « Majesté Britannique donnera les ordres pour que les pêcheurs « français ne soient pas gênés dans la coupe des bois nécessaires « pour la réparation de leurs échafaudages, cabanes et bâtiments « de pêche.

« L'article 13 du traité d'Utrecht et la méthode de faire la « pêche qui a été de tout temps reconnue sera le modèle sur « lequel la pêche s'y fera; on n'y contreviendra pas ni d'une part, « ni de l'autre; les pêcheurs français ne bâtissant rien que leurs « échafaudages, se bornant à réparer leurs bâtiments de pêche et « n'y hivernant point; les sujets de Sa Majesté Britannique, de « leur part, ne molestant aucunement les pêcheurs français du- « rant leur pêche ni ne dérangeant leurs échafaudages durant « leur absence. »

C'est là assurément un commentaire essentiellement conciliateur, et il est juste de rendre ici hommage à la bonne volonté que l'Angleterre a toujours montrée jusqu'en 1890 pour résoudre les litiges soulevés.

C'est ainsi que la loi anglaise de 1788 rappelle que les *seuls pêcheurs* autorisés sur le French Shore sont les *pêcheurs français*. Les traités de 1814 et de 1815 confirment encore nos droits et le 12 août 1822, sir Charles Hamilton, gouverneur de Terre-Neuve, les rappelle à ses administrés, par une proclamation solennelle : « Faisons connaître, disait-il, que les sujets de Sa Majesté très « chrétienne doivent avoir pleine et entière jouissance de la pêche « dans les limites ci-dessus énoncées pour en faire usage, ainsi « qu'ils y sont autorisés par le traité d'Utrecht. »

La convention franco-anglaise du 14 janvier 1857[1] consacre de

1. Par cette convention, les droits de pêche devaient être ainsi réglés : 1° droits exclusifs de pêche pour les Français, du 5 avril au 5 octobre, sur les côtes de

nouveau notre monopole de pêche. Sans doute, cette convention — qui d'ailleurs ne fut pas appliquée — précisait les parties du French Shore où « les sujets français auront le droit exclusif de pêcher et de se servir de leur pêche ». Mais, c'était là une concession que la France faisait à la nation, alors amie et alliée, pour donner satisfaction aux réclamations des Anglais de Terre-Neuve. Pratiquement, la question de droit restait entière, telle que la France l'avait toujours posée, telle que l'avaient publiquement formulée les jurisconsultes de la couronne d'Angleterre, disant, le 30 mai 1835 : « Nous pensons que les sujets français ont le droit exclusif de pêcher sur la côte de Terre-Neuve, spécifiée dans le cinquième article du traité définitif, signé à Versailles le 3 septembre 1783. »

On pourrait croire que devant des textes aussi précis nulle contestation ne fût possible. Des controverses surgirent cependant. Des dialecticiens subtiles tentèrent de renverser complètement ces principes de droit écrit et de droit coutumier. Nous rappellerons brièvement les contestations soulevées sur l'interprétation de notre droit de pêche, démêlés qui peuvent être classés en deux catégories principales, les uns portant sur la question dite des « homarderies », les autres ayant trait à la pêche de la morue proprement dite[1].

En ce qui concerne le premier point, vers 1880 l'industrie des conserves de homard prenant une grande extension, les Terre-Neuviens n'hésitèrent pas à établir sur le French Shore des homarderies et à nous contester par la suite, quand se créèrent quelques établissements français similaires, le droit d'exercer cette industrie :

« Les traités, disaient les Terre-Neuviens, ne visent que la pêche et le poisson. Or, le homard est un crustacé; on ne le pêche pas, on le prend. Comment peut-on confondre pêcher et sécher avec capturer et faire bouillir? »

Si l'on observe à ce sujet que les plénipotentiaires d'Utrecht

Belle-Ile et du Labrador, sur la côte orientale de Terre-Neuve du cap Saint-Jean au cap Normand ou dans cinq havres de l'île : Port-au-Choix, Petit-Port, Port-à-Port, île Rouge, île Cod-Roy; 2° droit non exclusif du cap Normand au cap Raye; le Parlement de Terre-Neuve n'a pas voulu ratifier cette convention.

1. Une bienveillante communication nous a permis d'utiliser les informations très précises d'une note manuscrite due à un savant professeur d'une de nos Facultés de droit, que des liens étroits rattachent à une des villes qui arment pour la pêche de Terre-Neuve.

ont inscrit « poisson » et non « morue » dans le traité, qu'à cette époque les naturalistes désignaient par ce terme tout animal vivant dans la mer, sans en exclure les crustacés, et que le verbe anglais « to fish » s'applique aussi bien à ceux-ci qu'aux poissons, on voit déjà combien une telle argumentation est puérile. Aussi, malgré les arguments des Terre-Neuviens, les gouvernements anglais et français, dans un commun désir d'apaisement et de conciliation, convinrent-ils en 1890 d'établir un *modus vivendi*. Nous consentions provisoirement à laisser les sujets britanniques pêcher le homard, comme nous, sur le « French Shore ». Mais, en mars 1891, on décidait de recourir à un arbitrage qui devait porter en principe sur toutes les questions relatives à la pêche que les deux gouvernements seraient d'avis de débattre, et tout d'abord sur la question des homarderies. Entre temps, un compromis provisoire était adopté par les deux États, en vue de maintenir le « statu quo » dans les homarderies du French Shore et de confier aux commandants des stations navales le règlement des emplacements où pouvaient s'installer les homardiers des deux pays. Or, depuis dix ans l'arbitrage n'a fait aucun pas et la question reste toujours réglée par l'accord du « statu quo », plus communément appelé « modus vivendi », signé la première fois en 1890 et renouvelé d'année en année[1].

C'est que le gouvernement britannique se trouvait dans une situation délicate vis-à-vis de Terre-Neuve en raison de l'autonomie accordée à l'île depuis 1854. Les autorités coloniales n'envisageaient pas le problème de la même manière que le gouvernement de la Reine, et c'était à elles seules qu'il appartenait d'exécuter les engagements pris par le gouvernement britannique. On conçoit facilement les difficultés de la tâche, alors surtout que l'Angleterre, prise entre ses obligations internationales vis-à-vis de la France et ses devoirs à l'égard de sa colonie, déclarait ne pouvoir essayer d'autre chose que de la conciliation, que les Terre-

1. De l'avis du jurisconsulte auquel nous nous référons plus haut, étant donné qu'il est impossible de confondre le droit de *rechercher* et de *s'approprier*, qui constituent les deux éléments juridiques du droit de pêche avec la manière dont le droit s'exerce (capturer, harponner, hameçoner), que, les traités n'excluant contre la France aucun des modes d'exercice du droit, la France a conséquemment la plénitude de la jouissance et de l'exercice dudit droit, une cession éventuelle de nos droits touchant la pêche du homard donnerait ouverture à une double compensation :
1° Compensation du droit de pêche appartenant à la nation française;
2° Indemnité aux occupants actuels, dont il serait aisé de déterminer le montant.

Neuviens repoussaient de toute leur force[1]. Et comme le gouvernement français ne pouvait admettre que l'autorité locale de Terre-Neuve se substituât en fait à celle de la Grande-Bretagne, les choses en sont restées là où elles en sont encore.

D'ailleurs, depuis 1884, nous ne pouvions guère avoir d'illusions sur l'inutilité de nous prêter à une politique de conciliation envers les Terre-Neuviens, ceux-ci n'ayant considéré la question du homard que comme une étape à franchir pour arriver à la dépossession systématique de notre droit total de pêche. Il est facile de s'en rendre compte, si l'on rapproche de ce litige la fameuse question de la boëtte. Voici en quoi elle consiste :

Pour prendre la morue on se servait, jusque dans ces quinze dernières années, de « caplan » et de hareng.

Nous les pêchions sur le French Shore, le hareng en avril, dans la baie de Saint-Georges, et le caplan au mois de juin, dans les baies de la Bouche, de la Scie, des Pins. Le stock de boëtte était complété par des achats aux Terre-Neuviens, dont la valeur s'élevait dans les dernières années à £20,000.

Pour arriver à nous rendre la pêche sinon impossible, du moins ruineuse, les Terre-Neuviens résolurent de nous priver des caplans et des harengs que leurs pêcheurs nous vendaient. En conséquence, un bill du Parlement de Terre-Neuve, en date du 6 mai 1886, prohiba la vente de l'appât aux pêcheurs étrangers à partir du 31 décembre 1887. Ce fut le « bait act » qui devait rester en vigueur jusqu'en 1890, où il fut rapporté lorsque survint la querelle des homards.

Dans l'intervalle, nos pêcheurs réduits uniquement à la boëtte pêchée sur le French Shore, se trouvèrent fort embarrassés, mais ce ne fut pas pour longtemps. On découvrit heureusement vers la même époque de grandes quantités d'un coquillage appelé « coucou » ou « bulot », sur le banc même de Terre-Neuve. Dès lors, nos pêcheurs, grâce à ce nouvel appât, pouvaient éluder les conséquences du bill de la boëtte et l'on comprend pourquoi le parlement de Terre-Neuve se décida, mais trop tard, à revenir sur une mesure qui privait la population indigente de l'île, dont la princi-

1. Il ne faut pas perdre de vue que, depuis 1857, les idées d'annexion aux États-Unis ont été agitées dans maintes circonstances par certains politiciens terre-neuviens. On comprend donc que le gouvernement britannique tienne essentiellement à ne pas s'aliéner l'opinion de la population de Terre-Neuve.

pale ressource jusqu'en 1886 consistait à vendre le hareng de « boëtte » à nos pêcheurs, d'un revenu annuel, estimé de 800,000 francs à un million.

Actuellement, en effet, on boëtte encore le plus souvent avec le bulot, malgré l'abrogation du « bait act »; mais il a été fait de cet appât une consommation si considérable qu'il faut prévoir, à brève échéance, sa disparition. Dans cette éventualité, si nous n'avions plus le French Shore, nous pourrions n'avoir plus du tout de boëtte, et le « bait act », du jour où il serait remis en vigueur, nous interdirait complètement la pêche à la morue.

On objecte bien, il est vrai, que la morue ne se trouve plus dans les eaux du French Shore. Mais, de ce qu'elle en est partie, à cause des trappes dont firent usage les Terre-Neuviens, il y a une vingtaine d'années, rien ne dit qu'elle ne puisse y revenir. On doit même s'y attendre, étant données ses habitudes de migration.

Qu'adviendra-t-il donc le jour où la morue aura repris ses anciens quartiers, si nos marins n'ont plus le droit de se rendre sur le French Shore. Il nous faut citer ici quelques chiffres pour faire saisir toute l'importance de nos droits.

En 1895, nous avions 133 bâtiments montés par 4,000 marins et représentant une valeur de 7 millions de francs. Depuis, les chiffres ont encore augmenté et en 1900 le nombre des navires « terre-neuvats » armés en France s'élevait à 202 [1]. A ces 202 navires il faut joindre 200 goélettes coloniales, qui hivernent à Saint-Pierre et Miquelon; ce qui représente un total approximatif de 400 navires et une valeur de 12 millions de francs environ.

En résumé, c'est un effectif d'à peu près 13,000 hommes qu'emploie la pêche de Terre-Neuve; mais, à côté d'eux, une population innombrable en vit également, comme les constructeurs de bateaux, les fabricants de voiles, de cordages, les marchands de salaisons, de vêtements, d'équipements maritimes. La plupart de ces industriels et commerçants sont de très petites gens; beaucoup sont de vieux marins ou des veuves de marins. Incapables

1. Les principaux ports d'armement pour la pêche à la morue sont : Paimpol, Saint-Malo, Granville, Dieppe, Boulogne. La goélette de pêche est une embarcation de 40 à 130 tonneaux, d'une valeur qui varie entre 25,000 et 70,000 francs environ. Elle est montée par un équipage de 15 à 30 hommes. La pêche se fait avec des *doris*, petites embarcations légères à fond plat, qui résistent aux plus violentes tempêtes.

de changer de profession, privés de capitaux, ils seraient réduits à la misère le jour où cesserait la pêche de la morue.

L'importance de nos intérêts à Terre-Neuve est donc loin d'être négligeable; au surplus, les Anglais reconnaissent eux-mêmes le fait, ainsi que le prouve une publication officielle, éditée par le Foreign Office au mois de février 1899, le rapport de M. Walter R. Hearn, consul d'Angleterre à Bordeaux, intitulé ***Report on the french fisheries on the great bank of Newfounland and of Iceland.***

Bordeaux, étant le port où les produits de nos pêcheries de l'Atlantique ouest et nord sont expédiés, pour être ensuite réexportés en grande partie hors de France, on saisit tout l'intérêt de ce document. Entre autres faits cités (et qui répondent victorieusement aux arguments des polémistes anglais, lorsqu'ils traitent d'infimes et sans valeur les avantages que nous tirons encore de notre droit de pêche), il convient de noter le suivant:

L'importation de la morue à Bordeaux, qui n'était que de 13,000 tonnes en 1875, s'est élevée en 1897 à plus de 35,000 tonnes, provenant de Terre-Neuve. Depuis lors, ces chiffres ont encore été dépassés.

De tout ce qui précède il résulte qu'il pourrait y avoir de graves inconvénients à l'abandon de l'exercice de nos privilèges sur le French Shore, et de nos droits actuels sur les eaux territoriales de Terre-Neuve, où se trouvent les divers appâts nécessaires à l'industrie de la pêche.

Comme prix de l'abandon du French Shore on a préconisé dans nos milieux maritimes certaines garanties à obtenir en retour :

1° Un traitement de faveur, en ce qui concerne les droits de port, d'ancrage, de phares, etc., qui pourraient être institués dans les ports qui se créeraient sur le French Shore;

2° La liberté du commerce de la boëtte avec nos marins (sur ce point des engagements solennels devraient être exigés) ;

3° La stipulation, en échange de l'abandon de notre droit exclusif sur le French Shore, soit d'une large compensation dans les colonies anglaises (il ne manque pas en effet de difficultés sur les différents points du globe qui pourraient être aplanies entre les deux nations[1]), soit de l'abrogation de l'article 6 du traité de Paris (1763) : en ce cas, la France aurait toute latitude de constituer à

1. On a parlé notamment de la cession de la Gambie; mais la presse coloniale s'est montrée d'accord pour considérer cette compensation comme insuffisante.

Saint-Pierre un point d'appui fortifié pour sa flotte, ce qui, dans l'éventualité d'une guerre navale, permettrait à nos croiseurs d'appuyer leur offensive dans l'Atlantique, sur les quatre points de ravitaillement : Brest-Saint-Pierre-Fort-de-France-Dakar, extrémités d'un quadrilatère stratégique de premier ordre, de l'avis des hommes de mer les plus compétents.

Il ne nous appartient pas de nous prononcer sur la valeur de ces compensations éventuelles à l'abandon ou à la limitation de droits incontestables. La perte de ces droits porterait atteinte à des intérêts si considérables qu'il paraît presque impossible de l'envisager. Si le gouvernement britannique pense autrement, s'il désire en obtenir la cession, c'est à lui de soumettre ses propositions au gouvernement français, qui n'a, jusque-là, qu'à se maintenir sur le terrain des traités.

MAURICE CHARPENTIER.

LES CHEMINS DE FER OCÉANIENS

L'Océanie (et nous considérons cette appellation dans son sens le plus large. c'est-à-dire avec la Malaisie) fut pourvue d'un premier chemin de fer, en 1854, dans la colonie australienne de Victoria. Cette partie du monde n'avait encore que 130 kilomètres de lignes exploitées en 1857, tous en Australie. Le total monta successivement à 3,959 kilomètres en 1875 et à 19,372 kilomètres en 1890. Enfin, actuellement (1900), l'Océanie renferme environ 28,000 kilomètres de voies ferrées ouvertes à la circulation, ainsi réparties :

Date d'ouverture de la 1re ligne.		Kilomètres.
1873	Java	2,745
1883	Sumatra	391
?	Célèbes	257
?	Bornéo	
?	Philippines	192
1892	Nouvelle-Calédonie	(tramways)
1884	Tahiti	4
?	Hawaï	114
1854	Victoria	5,100
1855	Nouvelles-Galles du Sud	4,350
Avant 1865	Queesland	4,300
?	Australie du Nord	235
1854	Australie du Sud	3,100
1879	Australie occidentale	2,500
1871	Tasmanie	800
1872	Nouvelle-Zélande	4,000

Java. — L'île de Java, la plus importante et la plus peuplée des îles de la Sonde et des Indes néerlandaises, comprend environ 2,745 kilomètres de chemins de fer (contre 1,228 kilom. en 1890) dont 1,479 kilomètres appartiennent à l'État et exploités par lui, 261 kilomètres répartis entre des compagnies privées et 1,005 kilomètres de tramways, exploités aussi par l'industrie privée.

Dès 1863, une première concession fut donnée à la Société des chemins de fer des Indes néerlandaises; ce fut la ligne de Samarang, sur la côte septentrionale, à Soerakarta et Djokjakarta, au sud, avec un embranchement de Kedong-Dyati à Ambarawa (205 kilom. en tout), dont la largeur de voie est de 1 m. 435. En 1864, la même Société obtint la concession d'une ligne ferrée entre Batavia et Buitenzorg (56 kilom.), avec une largeur de 1 m. 067, qui a

été celle des autres lignes construites depuis dans les Indes néerlandaises. Ces deux lignes furent achevées en 1873.

A partir de 1875, c'est l'État qui entreprit de compléter le réseau javanais et notamment d'établir une grande ligne parcourant l'île de l'est à l'ouest. Ce but, déjà presque réalisé depuis 1894, sera bientôt atteint complètement, car la ligne de Rangkas Betoung, à l'ouest (dans la résidence de Bantam) à Panaroukan, à l'est (dans la résidence de Besouki), est achevée depuis 1899 (1,164 kilom.); en outre, en 1900, on a terminé la ligne, vers l'ouest, de Rangkas Betoung à Anyer, sur le détroit de la Sonde (75 kilom.). Il ne reste plus qu'à achever, vers l'est, le tronçon de Kalisat à Banyouwangi (87 kilom.), sur le détroit de Bali, ce qui sera fait en 1902. Le chemin de fer principal, entre Anyer et Banyouwangi aura alors 1,326 kilomètres de longueur[1] et traversera toute l'île de Java dans le sens de sa longueur, en passant par Batavia, Buitenzorg, Poerworedjo, Soerakarta, Pasourouan, Probolinggo, Djember, et en reliant, par raccordement avec des petites lignes privées, les grands ports de Tjilatjap, Samarang et Soerabaja.

Lorsque toutes les autres lignes décidées par le gouvernement seront achevées, les chemins de fer de l'État auront, à Java, une longueur de 1,744 kilomètres.

Les particuliers, de leur côté, ont encore construit un chemin de fer de Batavia à Krawang (64 kilom.), vers l'est (vendu à l'État en 1898), et une autre ligne de Tegal, sur la côte nord, à Balapoulang, dans l'intérieur (25 kilom.), qui, depuis 1897, est exploitée comme tramway et fait partie du réseau de la Société qui possède le tramway de 220 kilomètres, de Samarang à Chéribon, sur le littoral nord.

De nombreuses autres lignes de tramways à vapeur ont été établies dans l'île par des sociétés privées, savoir :

Société des tramways de Samarang[2]................	251	kilomètres.
Société des tramways des Indes néerlandaises......	14	—
Société des tramways de l'est de Java..............	80	—
Société des chemins de fer des Indes néerlandaises..	74	—
Société des tramways de Serayoudal...............	84	—
Société des tramways de Kediri....................	102	—
Société des tramways de Malang...................	30	—
Société des tramways de Pasourouan...............	18	—
Société des tramways de Probolinggo..............	39	—
Société des tramways de Modyokerto...............	50	—

Ces Sociétés se répartissent les petites lignes de Garset, de Tjilatjap, de Soerabaja; la ligne de 210 kilomètres environ du port de Bangil (à l'est de

1. Cette ligne n'appartient pas complètement à l'Etat, car la partie comprise entre Djokjakarta et Soerakarta (60 kilom.) est à la Société des chemins de fer des Indes néerlandaises.

2. Cette Société possède notamment les lignes de Samarang à Joana, sur la côte (100 kilom.); de Samarang à Blora (120 kilom.), etc.

Soerabaja) à Malang, Blitar, Kediri et Djombang; celle de Klakah à Pasirian (40 kilom.), dans l'est de l'île, etc.

Il y a encore une Société qui exploite 18 kilomètres de tramways dans l'île voisine de Madoura. De nombreuses autres lignes sont en construction ou projetées. En 1899, une première ligne de tramway électrique a été exploitée à la capitale Batavia.

Sumatra. — Dans l'île hollandaise de Sumatra, la Compagnie du chemin de fer de Déli obtint, en 1883, la concession d'une petite ligne ferrée, sur la côte nord-orientale, entre Belawan et Déli Touwa (Laboean) avec un embranchement de Médan à Timbang Langkat; plus tard, cette ligne fut prolongée de Médan à Bantau-Pandjang et Perbaoungan, vers l'est, et de Timbang Langkat à Selesseh, vers l'ouest; à la fin de 1898, cette compagnie avait 102 kilomètres en exploitation et d'autres lignes étaient projetées.

La découverte des mines de houille d'Ombilin conduisit le gouvernement à construire le chemin de fer du port de Padang (Poulou-Ajer) au lac Sinkarah et à Sawah Lountou, sur la rivière Ombilin, avec un embranchement de Padang Pandjang à Fort de Kock; cette ligne, commencée en 1887, a été achevée en janvier 1894; l'embranchement en a été prolongé sur Pajakombo en 1896. La ligne, avec son embranchement prolongé, a une longueur totale de 210 kilomètres, sur lesquels 30 kilomètres sont exploités à crémaillère.

Dans le pays d'Atchin, le gouvernement a fait construire, en outre, en vue du service militaire, deux lignes de tramways à vapeur, dont une va de Oléh-léh à Selimoun (60 kilom.) et l'autre de Segli à Geudé-Breueh (19 kilom.). De nouvelles lignes vont être réalisées dans cette région. Au total, Sumatra renferme 391 kilomètres de chemins de fer exploités.

Bornéo et Célèbes. — Un chemin de fer est en construction, dans la partie anglaise de Bornéo, de la baie de Brunei vers l'intérieur; une autre ligne a été concédée en 1899 à une compagnie anglaise pour relier le port de Gaya, près des mines de charbon, à la baie de Brunei.

On a commencé une petite ligne ferrée dans l'île hollandaise de Célèbes, mais elle n'est pas encore très étendue.

Les îles de Bornéo et Célèbes auraient, en tout, 257 kilomètres exploités environ en 1900, d'après la *Revue générale des chemins de fer*.

Philippines. — Il n'existe encore aux Philippines qu'une seule voie ferrée de 192 kilomètres, allant de Manille à Dagupan, avec prolongement prochain vers le golfe de Lingayen; elle ne date que de peu d'années. Mais déjà les Espagnols, sur la fin de leur domination, avaient projeté (en 1897) une ligne de Manille à Cavite, une autre allant à San-Francisco de Malabar et une troisième ligne de Malasiqui à Manaoag (province de Pangasinan). Il est certain que les Américains vont pousser, dans leur nouvelle possession, vers l'extension des voies de communication, mais il faudra auparavant que leur autorité y soit plus solidement établie.

Nouvelle-Calédonie. — En 1892, une très courte ligne ferrée (tramway) a été inaugurée entre la rue de Solférino, à Nouméa, et l'orphelinat. Il existe

en outre un petit chemin de fer minier entre l'embouchure de la rivière Thio, sur la côte orientale, et les mines de nickel de l'intérieur. Une ligne est projetée entre Nouméa et Bourail (150 kilom.).

Tahiti. — Depuis 1884, il existe à Tahiti une petite ligne de 4 kilomètres.

Hawaï. — L'archipel d'Hawaï, désormais possession américaine, renferme 114 kilomètres de chemins de fer, de Hiho à Waiekea (dans l'île Hawaï) et de Wailuku à Kahoulaoui (dans l'île Maui).

Australie. — L'Australie a inauguré en 1854 sa première ligne dans la colonie de Victoria; elle n'avait encore que 843 kilomètres exploités en 1866; ce nombre atteint 20,385 kilomètres actuellement, dans le continent australien entier, soit le double du chiffre de 1886.

Les diverses colonies australiennes n'ont été longtemps pourvues que de réseaux isolés les uns des autres; les colonies de Victoria, de Nouvelle-Galles du Sud et de Queensland ont fini par souder ensemble leurs réseaux; l'Australie méridionale a fait de même plus récemment avec Victoria; mais les chemins de fer de l'Australie occidentale et de l'Australie du nord demeurent actuellement sans liens avec le reste du continent australien, et les distances à franchir sont encore énormes pour réunir tous ces réseaux. La réalisation de la fédération australienne sous le nom de *Commonwealth*, à partir du 1^{er} janvier 1901, va sans doute provoquer la réalisation d'un réseau d'ensemble.

On vient de décider la soudure directe des réseaux de l'Australie du Sud et du Queensland, par la construction d'une grande voie entre Adélaïde et Rockhampton, à travers l'intérieur; cette voie est déjà amorcée des deux côtés par des tronçons qui seront réunis.

Une grande ligne transcontinentale, devant traverser l'Australie du sud au nord, a été commencée à ses deux extrémités à la fois, parallèlement à la ligne télégraphique qui joint Melbourne à Port-Darwin (Palmerston). Du côté du sud, la ligne compte, depuis 1891, 1,108 kilomètres exploités, entre Adélaïde et Angle Pool (Oodnadatta). La ligne du nord ne compte, toujours depuis 1891, que 235 kilomètres exploités entre Port-Darwin et Pine-Creek. Il resterait donc à franchir l'énorme distance de 1,743 kilomètres pour terminer la ligne. Les difficultés du travail à travers le désert central australien ont fait abondonner momentanément ce projet grandiose, qui sera certainement repris d'ici peu, car il s'imposera par la force même des choses.

Victoria. — La colonie de Victoria, qui a ouvert sa première ligne ferrée de 38 kilomètres en 1854, en comptait 380 kilomètres en 1865, 993 kilomètres en 1875 et 3,660 kilomètres en 1890; en 1898, on y comptait 5,100 kilomètres exploités environ, dont les principales lignes unissent Melbourne à Stony-Point, à Alberton, à Bairnsdale, à Heatesville, à Mansfield, à Bright, à Yarkandandah, à Albury (sur le Murray) et Tallangatta, à Corowa, à Cobram (sur le Murray), à Mohama, à Swan Hill (sur le Murray), à Ouambatook, à Salt Lake (sur le

lac Tyrrell), à Birchip, à Hopetown, à Jeparit (sur le lac Hindmarsh), à Serviceton (près de la frontière de l'Australie du Sud), à Goroke, à Coleraine, à Casterton, à Portland (sur la mer), à Port-Fairy, etc.

Nouvelle-Galles du Sud. — Ayant ouvert son premier tronçon en 1855, la Nouvelle-Galles du Sud avait un réseau de 278 kilomètres en 1865, de 702 kilomètres en 1875 et de 3,910 kilomètres en 1890. En 1898, ses lignes avaient une longueur de 4,350 kilomètres environ.

Les principales lignes unissent Sydney à Huskisson, à Eden (baie Twofold), à Bega, à Tumut, à Tumbarumba, à Albury (sur le Murray), à Carowa, à Moama (sur le Murray), au lac Limbra (au nord de Murray, à la frontière de l'Australie du Sud et de Victoria), à Hillston North (sur le Lachlan), à Wilcannia (sur le Darling), Broken hill et la frontière de l'Australie du Sud, à Louth, à Bourke (à 809 kilom. de Sydney), à Breewarrina (sur le Barwon), à Walgett, à Mungundi (sur le Mauntyre), à Moree, à Bengalla, à Tenterfield et la frontière du Queensland, à Newcastle, Grafton, Port-Danger et la frontière maritime du Queensland, etc.

Queensland. — La colonie de Queensland, qui n'avait que 65 kilomètres de chemins de fer exploités en 1865, en possédait 426 kilomètres en 1875 et 3,211 kilomètres en 1890. En 1898, le chiffre total atteignait 4,300 kilomètres.

Les principales lignes de cette colonie sont celles de Brisbane à Tenterfield et la Nouvelle-Galles du Sud, de Brisbane à Charleville et Tharjomindah (sur la rivière Bulloo), dans l'intérieur, à Cunnamulla, à Clifton, à Saint-George; de Brisbane à Maryborough et Rockhampton, le long du littoral; de Rockhampton à Emerald et de là à Clermont, à Springsurg, à Barcaldine et Winton, dans l'intérieur; du port de Townsville à Hughenden et Winton; du port de Cairns à celui de Geraldton; du port de Cooktown à Laura et Palmerville; de Normanton (près de l'embouchure du fleuve Norma) à Croydon, à Cloncurry et Hughenden, etc.

Australie du Nord. — L'Australie du Nord ne renferme encore que la ligne de Palmerston à Pine Creek (235 kilom.), amorce septentrionale du futur transaustralien, qui sera prolongé plus tard parallèlement à la ligne télégraphique qui traverse l'Australie intérieure, du nord au sud.

Australie du Sud. — L'Australie méridionale vit siffler la locomotive dès 1854; son réseau n'avait encore que 76 kilomètres en 1865 et 403 kilomètres en 1875, mais en 1890, il se montait à 2,460 kilomètres et, en 1898, à 3,100 kilomètres exploités.

Les principales lignes en service dans cette colonie sont celles d'Adélaïde à Border Town et à la colonie de Victoria; d'Adélaïde à Morgan, au lac Limbre et à la Nouvelle-Galles du Sud; d'Adélaïde à Pétersburgh, à Cockburn et la Nouvelle-Galles du Sud; de Petersburg à Port-Augusta; d'Adélaïde à Moonta (golfe Spencer), de Port-Augusta au lac Eyre et à Angle-Pool (amorce méridionale du transaustralien sur 1,108 kilomètres), etc.

La partie occidentale de l'Australie du Sud est encore dépourvue de voies ferrées.

Australie occidentale. — En Australie occidentale, où la première ligne fut ouverte en juillet 1879 (entre Geraldton et Northampton), les principales voies ferrées sont celles d'Albany à Perth et Fremantle (567 kilom.), de Spencer's Brook à Coolgardie (458 kilom.), et prolongements de Fremantle à Geraldton (513 kilom.), et Northampton au nord; de Geraldton à Mount Magnet (355 kilom.), Cue et Nannine aux mines d'or de Murchison (achevée en 1898); de Perth à Busselton (252 kilom.), au sud, avec embranchement sur Bridgetown (depuis 1898), etc.

Le total de 1890 était de 597 kilomètres et celui de 1900 de plus de 2,500 kilomètres.

Albany a été réuni à Perth, en 1890, par une voie ferrée. Il existe toujours un vaste projet qui, en longeant le littoral sud de l'Australie, réunirait Albany à Port-Eucla, sur la limite de l'Australie méridionale, par une ligne de 1,125 kilom., puis Port-Eucla à Port-Augusta, au fond de la baie Spencer, par une autre ligne de 850 kilomètres, toute sur le territoire de l'Australie du Sud.

On construit actuellement une ligne isolée entre Roelbourne, sur la côte nord de la colonie, et Marble Bar, sur un affluent de la rivière De Grey, dans l'intérieur.

En mars 1896, on a inauguré un chemin de fer de 570 kilomètres qui met en communication les nouveaux champs d'or de Coolgardie avec la ville de Perth; en janvier 1897 la ligne était ouverte jusqu'à Kalgoorlie; en outre, on a ouvert, en février 1899, un embranchement de Kalgoorlie à Menzies vers le nord (128 kil.) et un autre de Kalgoorlie à Kanowna, etc. On projette une ligne de Coolgardie à Esperance-Bay, sur la côte sud de la colonie; tous ces embranchements ont pour but de faciliter les relations avec les régions aurifères récemment exploitées.

Tasmanie. — L'île de Tasmanie, où la première locomotive fonctionna en 1871, avait 241 kilomètres de lignes exploitées en 1875 et 708 kilomètres en 1890. En 1898, son réseau atteignait 800 kilomètres environ.

Les principales lignes réunissent Hobart-town à Glenora, à Apsley, à Sorel, à Conara et au port de Saint-Patrick; Conara à Evandale, Launceston et Scottsdale; Evandale à Deloraine, Devonport, Burnie et Mount Bischoff; Deloraine à Macquarie Harbour, etc.

Nouvelle-Zélande. — Les deux grandes îles qui constituent la Nouvelle-Zélande inaugurèrent leur premier chemin de fer en 1872. Il y en avait 872 kilomètres en 1875 et 3,594 kilomètres en 1890. Les chiffres actuels sont d'environ 4,000 kilomètres.

Dans l'île du Nord, il y a notamment des lignes qui font communiquer Wellington avec Woodville et Napier, avec Otaki et le port de New-Plymouth; avec Auckland et Port-Albert, dans le nord-ouest de l'île; avec les ports de Grahamstown et de Tauranga, sur la côte septentrionale, etc.

Dans l'île du Sud, les principales voies ferrées sont celles de Nelson à Greymouth, Hokitika et Jackson, isolées des suivantes; celles de Christchuch à Culverden, à Otarama, à Methwen, à Wairewa, à Washdyke, Oamaru, Dunedin et Invercargill; de Washdyke à Fairlie Creek; de Oamaru à Kurow et prolongements; de Dunedin à Hamiltons et au delà; de Invercargill à Switzers, à Kingston (sur le lac Wakatipu), à Nightcaps, à Orepuki, etc. Dans le nord-est de l'île du Sud, il y a une petite ligne isolée entre Awatere et Picton, sur la côte.

L'Océanie, quoique la moins peuplée des cinq parties du monde, n'est pas la moins pourvue en voies ferrées, car l'Afrique lui est sensiblement inférieure à ce point de vue.

PAUL BARRÉ.

ESSAI DE BIOGRAPHIE GÉOGRAPHIQUE

CHOIX DANS L'ORDRE ALPHABÉTIQUE

DES NOMS DES PERSONNES : EXPLORATEURS, GÉOGRAPHES, CARTOGRAPHES, QUI ONT CONTRIBUÉ A L'ÉTAT ACTUEL DE NOS CONNAISSANCES DE LA TERRE, DEPUIS LES TEMPS LES PLUS RECULÉS JUSQU'A LA FIN DU XIX^e SIÈCLE

Par PAUL LEMOSOF

(SUITE)

ELPHINSTON (Mountstuart). — Agent britannique dans l'Inde, gouverneur de Bombay; né dans le Surrey, le 6 octobre 1779; mort le 20 novembre 1859. Accomplit, entre autres, un voyage dans l'Afghanistan (1808-1809) et publia : *Account of the Kingdom of Cabul*. S'acquit justement le titre de l'un des meilleurs historiens de l'Inde.

ELTON (James-Fréd.). — Explorateur anglais, né le 3 août 1840; mort durant une exploration dans l'Afrique orientale, le 19 décembre 1877. Avait servi dans l'Inde, fait les campagnes de Chine (1860) et du Mexique (1866), et effectué diverses missions d'abord dans le Natal, ensuite dans l'Afrique orientale. Laisse : *With the French in Mexico*, 1867; — *From Natal to Zanzibar*, 1873; — *Travels and researches among the Lakes... Central Africa*, 1879.

EMBACHER (F.). — Géographe allemand contemporain, collaborateur à diverses publications scientifiques, auteur d'intéressants travaux d'histoire de la géographie et de biographie géographique.

EMILIANI (Fr.). — Explorateur italien, l'un des compagnons de Gessi dans le Soudan égyptien et zélé antiesclavagiste. Mort le 15 mars 1882.

EMIN pacha (de son vrai nom : Ed. Schnitzer). — Explorateur autrichien, gouverneur du Soudan égyptien, né le 28 mars 1840 à Oppeln (Silésie); mort (tué par un mahdiste) sur le Congo, vers le 20 octobre 1892. Se rendit de bonne heure dans l'Orient en qualité de médecin (Albanie, 1870, Trapezount, 1871), suivit le général Gordon au Caire (1876) et fut nommé gouverneur des provinces équatoriales en 1878. L'un des principaux pionniers du Soudan égyptien, organisateur d'expéditions et reconnaissances scientifiques, cerné par les madhistes, ramené en Europe presque malgré lui, par Stanley, en 1889.

EMPOLI (Giovanni da). — Voyageur florentin, né en 1483; mort en 1517. Accompagna, en 1503, Albuquerque dans l'Inde, qu'il visita à nouveau en 1509 (*Relazioni di G. da Empoli... intorno il viaggio da lui fatto a Malacca*, 1509-1514. Firenze, 1846).

ENAMBUC (Pierre Vaudrosque Diel d'). — Navigateur normand. Se rendit, en 1624, aux Antilles, s'établit à la Martinique qu'il occupa et y bâtit un fort, devenu plus tard la ville de Saint-Pierre.

ENAULT (Louis). — Littérateur et voyageur français, né à Isigny (Calvados), en 1824. Visita une grande partie de l'Europe et de l'Orient, et publia entre autres : *Constantinople*, 1855; *la Norvège*, 1857; *la Méditerranée*, 1862.

ENCISO (M. Fernandez de). — Navigateur et géographe espagnol du XVI[e] siècle. Se rendit dans l'Amérique du Sud et eut des difficultés avec Vasco Nunez de Balboa qui se substitua à lui dans le commandement. Laisse : *Suma de geografia*, Séville, 1519.

ENDE (Ferd. Ad.). — Astronome allemand, né à Celle, en 1760; mort en 1817. Auteur de nombreuses déterminations astronomiques et de divers travaux géodésiques.

ENGEL (Ernest). — Géographe et statisticien allemand, né à Dresde le 26 mars 1821; mort le 8 déc. 1896. L'un des directeurs du Bureau de statistique de Prusse, auteur ou directeur de diverses publications statistiques, particulièrement de la Saxe (*Sächs. statist. Zeitschrift; — Statist. Mitt. aus dem Königreich. Sachsen; — Jahrbuch der Statistik*).

ENGEL (Pr.). — Explorateur allemand dans l'Amérique équatoriale et méridionale, né le 21 juillet 1831, dans le Mecklembourg. Relations intéressantes dans des recueils géographiques (*Studien unter den Tropen Amerikas*, 1878).

ENGELHARDT (Fr. B.). — Topographe et géomètre allemand, né le 31 janvier 1768; mort à Berlin, le 9 mai 1854. Travaux de topographie dans la Prusse et nombreuses cartes.

ENGELHARDT (Maurice). — Géologue russe, d'origine allemande, professeur à l'université de Dorpat (Youriev), né en 1779; mort en 1842. A fait plusieurs voyages scientifiques et publié des travaux remarqués sur l'Oural.

ENTRECASTEAUX (J.-A. Bruni d'). — Navigateur français, né à Aix, en Provence, en novembre 1739; mort en mer près Java, le 20 juillet 1793. Commandant de la station des mers de l'Inde (1787), gouverneur des îles de France et de Bourbon; grand voyage d'exploration (1791-1793) dans les mers du Sud à la recherche des restes de Lapérouse. Nombreuses et importantes découvertes consignées dans la relation de ce voyage, Paris et Brest 1800, 1808 et 1838 (Hulot : *d'Entrecasteaux*, Paris, 1894).

ERDMAN (A. J.). — Géologue suédois, né à Stockholm, le 12 août 1814; mort le 1[er] décembre 1863. Dirigea, en qualité de chef du bureau géologique, les explorations pour l'établissement de la grande *carte géologique de la Suède*; auteur de nombreux autres travaux de géologie (texte et cartes).

ERDMANN (Fr.). — Orientaliste russe d'origine allemande, professeur à l'université de Kazan, né dans le Mecklembourg, en 1795; mort à Kazan, en 1862. Travaux sur l'ethnographie et l'archéologie des pays mongols.

ERHARD (Georges Erhard Schièble). — Graveur géographe français, d'origine allemande, fondateur de l'établissement cartographique qui porte son nom, inventeur d'un procédé permettant de transporter sur cuivre une carte gravée sur pierre. Contribua puissamment à relever en France l'art cartographique qu'il encouragea aussi par des fondations. Né dans le Brisgau (Bade), le 1er janvier 1821; mort à Paris, le 29 octobre 1880.

ERICHSEN (J.). — Savant danois, né en Islande, le 31 août 1728; mort à Copenhague, le 29 mars 1787. L'un des auteurs les plus estimés sur l'histoire et l'archéologie des pays scandinaves.

ERIK. — Aventurier normand du xe siècle. On lui attribue la découverte du Groenland, où il alla se réfugier vers 983.

ERMAN (G. Ad.). — Physicien et voyageur allemand, né à Berlin, le 12 mai 1806; mort le 12 juillet 1877. Effectua, en 1828-1830, un voyage autour du monde au cours duquel il fit d'intéressantes observations magnétiques. Nombreux mémoires scientifiques et *Reise um die Erde*, 1833-1842.

ERNST (Adolphe). — Géographe allemand, né dans la Silésie, le 6 octobre 1832; mort à Caracas, le 11 août 1899. Se rendit au Venezuela en 1861, fonda à Caracas une *Sociedade de ciencias fisicas*, et publia de nombreux travaux sur son pays d'adoption.

ERSKINE (Saint-Vincent). — Explorateur anglais contemporain; visita l'intérieur de l'Afrique et fit d'intéressantes découvertes dans le sud-est de ce continent.

ERSLEV (Ed.). — Géographe et naturaliste danois, né à Jægesborg, le 13 décembre 1824; mort à Copenhague, le 31 décembre 1892. Auteur de plusieurs manuels de géographie, de mémoires, l'un des fondateurs et secrétaire général de la Société de géographie de Copenhague.

ESCAYRAC DE LAUTURE (P.-H.-S., comte d'). — Explorateur français, né à Paris, le 18 mars 1826; mort le 18 décembre 1868. Prit part à l'expédition de Madagascar (1845), visita la Syrie, le Soudan, fut chargé d'une mission en Chine où il fut fait prisonnier et subit des tortures. Publia : *Notice sur le Kordofan*, 1851; — *Le désert et le Soudan*; — *De la Turquie*; — *Voyage dans le grand désert et au Soudan*; — *Mémoires sur la Chine* (Durand Lapie : *Escayrac de Lauture*, Paris, 1899.)

ESCHER von der Linth (Arnold). — Géologue suisse, né à Zurich, le 8 juin 1807; mort le 12 juillet 1872. Professeur à l'École polytechnique, explora les Alpes, visita l'Algérie; auteur de diverses publications estimées, dont une *Carte géologique de la Suisse*.

ESCHMANN (Joh.). — Cartographe suisse, né près Zurich, le 7 mai 1808; mort le 14 janvier 1852. Fit divers travaux de géodésie et collabora à la grande carte de la Suisse, par Dufour.

Eschscholtz (J. Friedr.). — Naturaliste et explorateur russe, d'origine allemande, né à Dorpat, le 1er novembre 1793; mort le 19 mai 1831. L'un des collaborateurs les plus actifs des deux expéditions scientifiques de Kotzebue (1815-1818; 1823-1826).

Eschwege (Guill. Louis). — Minéralogiste et explorateur allemand, né dans la Hesse en 1777; mort en 1855. Découvertes importantes dans le Brésil durant les années 1811-1814 (*Journal von Brasilien*, 1818; — *Brasilien in topographischer, geognostischer... Hinsicht*, 1830; — *Pluto brasiliensis*, 1833).

Esmarch (J.). — Géologue et minéralogiste norvégien, né à Houlberg, le 31 décembre 1763; mort à Christiania, le 26 janvier 1839. Nombreux et intéressants travaux dans divers recueils scientifiques, professeur à l'université de Christiania.

Espinareda (P.). — L'un des premiers missionnaires espagnols dans le Mexique (xvie siècle), où il réussit à introduire le christianisme et la civilisation européenne.

Espinosa (Al.). — Missionnaire hispano-américain, né en 1560; mort en avril 1616. Laisse une : *Relación historica de muchas cosas de los Indios.*

Espinosa (Ant. Vasquez). — Géographe espagnol, né près de Séville. Auteur de *Descripcion de los Indias ; — Viages y navegacion de la flota de Nueva España.* Mort en 1630.

Estacio (J.). — Missionnaire et évangélisateur portugais dans l'Amérique du Sud, auteur de : *Relación de los progresos de la Cristianidad en el Nuevo-Mundo.* Mort en Espagne, en 1553.

Estancelin (Louis). — Ingénieur français, né à Eu, le 31 janvier 1777; mort le 28 février 1858. Auteur d'intéressants travaux d'économie politique et de *Recherches sur les voyages et découvertes des navigateurs normands en Afrique*, 1832.

Etallon (Cl.-Aug.). — Géologue français, né à Luxeuil, le 20 avril 1828; mort le 22 février 1862. Nombreux travaux de géologie sur le Jura.

Ethicus. — Géographe latin; vivait probablement dans le vie siècle. Des extraits de ses écrits ont été réunis sous le titre de : *Cosmographie*, 1re éd., Venise, 1513.

Eudoxe de Cyzique. — Voyageur grec du iie siècle avant J.-C. Soupçonna que l'Afrique était entourée par l'Océan et semble avoir fait vers 118 ou 113, un voyage dans l'Inde; il équipa plus tard des navires dans l'intention de faire le tour de l'Afrique. L'entreprise ne paraît pas avoir eu de suite.

Eugène, de famille Bolkhovine. — Savant prélat russe, né à Varonèje, en 1767; mort à Kiev, en 1837. Auteur de travaux fort intéressants pour l'étude de l'ancienne Russie : *Description du gouvernement de Voronèje; — Histoire de la principauté de Pskov; — Description du couvent et des cryptes de Kiev* (1831).

EUROPAEUS (D. M. Daniel). — Philologue et folkloriste finnois, né le 1er déc. 1820; mort à Saint-Pétersbourg, le 15 oct. 1884. Recueillit et publia un grand nombre de légendes et chants populaires de la Russie, de la Laponie et des pays scandinaves.

EVANS (John). — Géographe géodésien américain, né vers 1700; mort en juin 1751. A réuni une quantité considérable de matériaux ayant servi à l'établissement de cartes du nord de l'Amérique.

EVEREST (Sir George). — Ingénieur militaire anglais, né le 4 juill. 1790; mort à Londres, le 1er déc. 1866. A rendu de grands services à la géodésie de l'Inde dont il dirigea la triangulation (1817) et publia divers ouvrages importants : *An account of the mesurement of two sections of the meridional arc of India; — On instruments and observations for longitude for travellers.*

EWALD (G. H. Aug.). — Orientaliste allemand, né à Gœttingue, le 16 nov. 1803; mort le 4 mai 1875. Écrivain fécond, auteur apprécié de travaux de linguistique, d'histoire et d'archéologie orientales, particulièrement d'ordre sémitique.

EWALD (Louis). — Géographe, statisticien et cartographe allemand, né le 25 août 1813; mort le 22 janvier 1881. Auteur de nombreux travaux scientifiques et d'un *Hand-Atlas der allgem. Erdkunde.*

EWALD (J. W.). — Géologue allemand, né à Berlin, le 3 déc. 1801; mort le 11 déc. 1891, l'un des fondateurs de la Société géologique allemande. Cartes géologiques d'Allemagne fort appréciées.

EXPILLY (Jean Jos. Georges, abbé d'). — Diplomate, voyageur et géographe français, né à Saint-Rémy en Provence, en 1719; mort en 1793. Secrétaire d'ambassade du roi de Sicile, attaché à l'évêché de Sagona, auteur de nombreux écrits sur la géographie, la cosmographie et l'histoire. Princ. publ. géogr. : *Dictionnaire géogr. des Gaules*, 1762-1770.

EYRE (Edw. J.). — Explorateur australien, né dans le Yorkshire, en 1815. Se rendit à Sidney en 1833 et commença dès cette époque une série de reconnaissances fructueuses à travers le continent (*Journal of expeditions of discoveries to central Australia*, 1845).

EYRIÈS (J.-B.-Benoît). — Géographe français, né à Marseille, le 25 juin 1767; mort à Graville-l'Eure, le 13 juin 1846. Visita une grande partie de l'Europe et se consacra entièrement, dès l'année 1805, aux études géographiques. Auteur de travaux estimés sur l'histoire des voyages, collaborateur à diverses revues géographiques, l'un des fondateurs de la Société de Géographie.

P. LEMOSOF.

(*A suivre.*)

MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE

La colonne du général Servières dans le Tsabit. — Mission du capitaine Lenfant au Niger. — Mission Gendron au Congo français; explorations de la brigade Jobit; la délimitation du Cameroun. — La mission Chari-Sangha; le problème de la Ouam. — La mission Roulet du Congo au Nil; exploration du Bahr-el-Ghazal. — Les ressources du Togoland. — Exploration de la rivière N'Goko dans le Cameroun. — Une nouvelle province dans les Indes anglaises. — Le refuge Félix-Faure au col de la Vanoise.

I

Le général Servières, dont nous avons annoncé le départ à la tête d'une nouvelle colonne dirigée vers le Touât, vient de pénétrer dans le district de Tsabit dont les habitants ont fait leur soumission sans qu'il ait été tiré un seul coup de fusil.

Le district de Tsabit est l'un des plus méridionaux du Gourara. Au sud, on ne trouve plus, avant d'atteindre le Touât proprement dit, que le petit et misérable district de Seba. Le Tsabit est, de tous les groupes d'oasis du Gourara, le plus rapproché de l'oued Messaoud.

Ce district a une population d'environ 2,000 habitants; c'est l'un des plus peuplés parmi les districts du Gourara. Mais il a eu jadis une prospérité beaucoup plus grande. Comme en témoigne le voyageur El Aïachi, qui écrivait en 1661, ce pays servait d'entrepôt au commerce de transit entre la région méditerranéenne et le Soudan.

Les dattes du district sont très recherchées par les nomades; Rohlfs dit que les palmiers forment une forêt ininterrompue dont il a suivi la lisière septentrionale pendant deux heures de marche. Il rapporte aussi que ces palmiers sont arrosés, ainsi que les jardins, par une multitude de feggaguir et d'eaux vives qui se ramifient à l'infini. On cultive dans les jardins des légumes et des fruits de toutes sortes, ainsi que du coton, du henné et du tabac. Les habitants se livrent à la fabrication du charbon et à la vente du bois.

D'après la dépêche du général Servières, telle qu'elle a été donnée par les journaux, les villes de Brinkan et Habal se sont soumises. La seconde est évidemment El Habla, que l'on écrit aussi El Habela et El Hebela.

Brinkan, que l'on appelle quelquefois Brinken, mérite bien, au dire de Rohlfs, le titre de capitale du Tsabit tant par l'étendue de sa superficie que par le nombre de ses habitants. La ville possède, d'après lui, trois mosquées qui sont toutes sans minarets, et dont aucune ne se distingue par ses formes architecturales. « On trouve à Brinkan, dit le voyageur allemand, une infinité d'usages même les plus infimes, qui, d'après la Bible, étaient pratiqués chez les Israélites. » Cette opinion paraîtrait confirmer la tradition rapportée par le commandant Deporter suivant laquelle cette ville aurait été bâtie dès la plus haute antiquité par des berbères professant le judaïsme.

El Habla, le dernier et le plus méridional des ksour de la lisière nord-est de l'oasis de Tsabit, est défendu par un mur d'enceinte. Le ksar est habité par des populations qui, ainsi que Rohlfs a failli en faire l'expérience, ne se gênent pas pour piller les voyageurs de passage.

Au nord du Tsabit, on trouve le district de Der'amcha, puis celui de Zoua et Deldoun; au nord-est est l'Aouguerout.

II

M. le capitaine Lenfant, de l'artillerie de marine, auquel on est redevable d'intéressants travaux sur l'hydrographie du Sénégal, du haut et du moyen Niger, s'est embarqué à destination du bas Niger pour prendre possession des enclaves réservées à la France sur la branche Forcados et à Badjibo (ancien fort d'Arenberg), en vertu de la convention du 14 juin 1898, enclaves qui ont été délimitées par la mission Toutée en 1900.

Le capitaine Lenfant doit remonter avec une flottille jusqu'à Say, afin d'assurer, par la voie fluviale, le ravitaillement du troisième territoire militaire de l'Afrique occidentale, le territoire de Zinder, qui est placé sous le commandement du colonel Péroz.

III

Une mission a été envoyée au Congo, en 1899, par le ministère des colonies, à l'effet de faire le levé topographique d'une partie de la colonie et de procéder à la délimitation de concessions qui avaient été accordées à certaines sociétés commerciales.

La mission comprenait deux brigades qui devaient relier par une chaîne de triangles Libreville à Brazzaville. Elles devaient se rencontrer près de Leketi, sur l'Alima, affluent du Congo.

La première brigade était composée du commandant d'artillerie Gendron, du capitaine Bunoust, des lieutenants Larrouy et Martin, de la même arme, et de l'adjudant Gibouleau. Après avoir établi la carte régulière d'une région s'étendant à 60 kilomètres au nord de Brazzaville, cette brigade fut brusquement envoyée renforcer la mission Gentil au Chari.

La seconde brigade, composée des lieutenants d'artillerie Jobit et Demars, du lieutenant d'infanterie de marine Löfler et du maréchal des logis Chalet, partit de Libreville et s'engagea aussitôt dans une immense forêt vierge où aucune visée de triangulation n'était possible.

Les officiers se séparèrent pour tracer une série d'itinéraires parallèles. En même temps, ils s'efforcèrent de suivre des vallées inexplorées pour rechercher si la voie de l'Ogôoué vers le Congo, presque abandonnée depuis M. de Brazza, ne pourrait pas être remplacée. La brigade étudia, à cet effet, la route de terre entre Libreville et N'Djolé, et reconnut les affluents de la rivière N'Gounié. Elle rencontra un pays accidenté, sillonné de longues rides parallèles à la côte et rappelant le Jura français.

Les difficultés rencontrées dans la région des sources du N'Gounié montrèrent qu'aucune voie de pénétration vers l'Alima ne peut être ouverte de ce côté. M. Jobit put, malgré l'hostilité des indigènes, déterminer les sources des rivières N'Gounié et Lolo, et M. Demars celles des rivières Nyanga et Loueté à travers un pays non moins hostile. Ces cours d'eau descendent en rayonnant d'un fort massif montagneux appelé les monts Birogou; ils sont barrés par de nombreuses cascades. Le pays produit beaucoup de caoutchouc.

M. Löffler, en se rendant seul directement de la Nyanga à Leketi par la rivière M'Pama, reconnut l'existence d'un plateau sablonneux, découvert, de parcours facile, qui est susceptible de créer une bonne voie de communication entre Loango et l'Alima.

Après avoir ainsi fixé l'orographie du massif central du Congo côtier, la brigade fut dissoute. M. Jobit et l'adjudant Giboulcau furent envoyés à Ouesso pour commencer la délimitation de la frontière du Cameroun dans la vallée de la N'Goko, sur les bases de la convention signée à Berlin le 15 mars 1894.

Au retour de ces opérations, la mission put traverser la région marécageuse qui sépare la Sangha de la Likouala-aux-Herbes, et reconnaître cette dernière rivière sur une longueur de deux degrés. Ils eurent la satisfaction de découvrir ainsi une excellente voie navigable.

Depuis cette époque, une nouvelle commission de délimitation a été envoyée au Congo pour compléter les travaux de la mission Jobit. Elle est partie le 15 novembre 1900 et se compose de MM. le docteur Cureau et Laurent, administrateurs coloniaux.

IV

M. Bernard, administrateur adjoint des colonies, chef du poste de Bangui, et M. le Dr Huot, médecin de 1re classe des colonies et chef du service de santé du Haut-Oubangui, ont été chargés, en mai 1900, d'une mission dont le but était de déterminer nettement les lignes de faîte qui répartissent les eaux entre la Sangha, l'Oubangui et le Chari. Cette exploration a donné des résultats géographiques importants, notamment en ce qui concerne la direction de la rivière Ouam, problème qui avait été jusque-là l'objet de controverses. Un second voyage entrepris au mois d'octobre suivant par les mêmes explorateurs, a confirmé et complété les premières données qu'ils avaient rapportées.

Il importe d'indiquer tout d'abord en quoi consiste ce problème géographique de la Ouam et quelle en est l'importance.

Plusieurs explorateurs français, MM. Ponel, Clozel, Herr et Perdrizet, avaient rencontré, entre le bassin de la Sangha et celui du Chari, une section de rivière coulant dans la direction ouest-est; on l'avait appelée de différents noms, Ouohm, Ouahm, Ouamé,

mais tous ces voyageurs se trouvaient d'accord pour en faire un affluent du Chari ou de l'un de ses tributaires. M. Ponel en avait fait un afffuent de la Nana; pour M. Clozel, la Ouohm était le cours initial du Logone; pour MM. Herr et Perdrizet, la Ouahm était l'origine du Bahr-Sara.

Mais, de son côté, M. Wauters, rédacteur en chef du *Mouvement géographique* de Bruxelles, avait émis l'opinion que la rivière Ouam serait la partie supérieure du Poko, ou M'Pokou, affluent de droite de l'Oubangui, qu'avaient fait connaître les voyages de Crampel, Dybowski, Maistre et Gentil.

A l'appui de sa démonstration, M. Wauters admettait que, à une époque géologique récente, la Ouam, le Poko et l'Oubangui, en aval de son coude, formaient une seule artère fluviale venant de l'ouest avant de se diriger vers le sud, tandis que le bassin supérieur de l'Oubangui, orienté est-ouest, constituait un bassin hydrographique indépendant, sorte de cuve où séjournaient jadis les eaux d'un vaste lac sans issue. Les marais rencontrés par M. Dybowski dans sa marche de Ouadda aux sources de la Kémo seraient des vestiges de ce lac. Il se serait donc produit en ce point un intéressant phénomène de jonction de deux bassins fluviaux différents. Mais, comme l'a fait justement remarquer le secrétaire général de la Société de géographie, M. le baron Hulot, cette hypothèse s'accommode mal avec ce fait qu'un massif montagneux très important sépare les eaux de la rivière Ouam-Bahr-Sara de celles de l'Oubangui.

Les deux explorations de M. Bernard et du Dr Huot ont, nous allons le voir, donné raison aux voyageurs français, et établi définitivement que la rivière Ouam appartient au bassin du Chari et non pas à celui du Congo, par l'Oubangui.

Partis de Gribingui le 6 mai 1900, MM. Bernard et Huot marchèrent vers l'ouest à travers la région occupée par les N'Gaos, et franchirent plusieurs cours d'eau, dont quelques-uns, le Dy, le Vassa, sont assez importants; ils eurent l'occasion, sur ce parcours, de rectifier quelques indications que Maistre n'avait obtenues que par renseignements.

Après avoir traversé la Fafa, rivière de 40 mètres de large au gué de Batangafo et qu'il ne faut pas confondre avec le ruisseau du même nom des cartes de Maistre, la mission arriva le 14 mai sur les bords de la Oua, qui n'est autre que la Ouam.

C'est une grande rivière de 200 mètres de largeur. Aux basses eaux elle est encombrée de bancs de sable, et devant le village de Boyo, une île la sépare en deux bras. Le gué qui la traverse n'a pas de profondeurs supérieures à 2 mètres. Un peu en amont, un seuil rocheux barre la rivière et doit constituer, aux hautes eaux, un rapide dangereux. En aval, la Ouam coule paisiblement entre des berges de hauteur variable qui dominent, sur la rive droite, une chaîne de coteaux de faible altitude. Les villages, surtout chez les Dagbas, sont légèrement en retrait de la rive. Les indigènes possèdent des pirogues longues de 6 à 8 mètres, massives et creuses, semblables à celles que l'on emploie sur le Chari.

Passant la Ouam devant Boyo, la mission la descendit jusqu'au village de Dévo, un peu en aval du confluent de la Fafa. La rivière atteint parfois des largeurs de 300 mètres. Les hippopotames y abondent. La mission s'arrêta à un endroit où la Ouam fait un coude à angle droit vers le nord-nord-ouest, avec la direction générale suivie depuis Boyo. D'après les indigènes, elle continuerait à couler longtemps dans ce même sens. Dès à présent, il sembla à M. Bernard que la rivière qu'il appelle la Oua, c'est-à-dire la Ouam, ne devait être autre que le Bahr-Sara, branche principale du Chari, sinon le Chari lui-même.

Mais, ayant relevé le confluent de la Fafa, M. Bernard résolut de ne pas pousser plus loin la reconnaissance de la Oua en aval, pensant qu'il serait plus utile de l'explorer en amont de Boyo afin de voir si elle ne serait pas la Ouahm de Perdrizet ou la Ouohm de Clozel, cours d'eau qui avait été considéré à tort comme un affluent du Logone.

Remontant le cours sinueux et assez rocheux de la Oua ou Ouam, qui était toujours large de 150 à 200 mètres, la mission traversa de nombreux villages M'Bakos, situés dans des plaines très fertiles. Elle s'arrêta au village de Bongoji, ayant atteint, d'après ses renseignements, la limite des populations M'Bakas de la Oua. A l'ouest du point où la mission franchit la rivière pour opérer son retour s'élevaient des collines, appelées Kaga-Bakra, hautes de 150 mètres.

La mission reprit le chemin de Gribingui, à travers des peuplades de langue banda; elle passa la Fafa, dont les bords, très pittoresques, constituent un merveilleux terrain de chasse, puis son affluent le Bowi. Elle rejoignit à Guéremba l'itinéraire suivi

à l'aller, et rentra à Gribingui après une marche totale de 570 kilomètres dont 360 en pays nouveau.

M. Bernard a accompagné son rapport au commissaire du gouvernement dans le Chari d'un levé au 100,000^e^. L'identification qu'il avait établie entre le Bahr-Sara, la Oua ou Ouam, et la Ouohm était tout à fait d'accord avec la direction que M. le chef d'exploration Perdrizet avait donnée à la Ouam.

La seconde mission confiée à MM. Bernard et Huot a résolu, d'une façon qui semble définitive, le problème de la Ouahm.

Cette nouvelle mission Chari-Sangha, organisée, comme la première, par les soins de M. Gentil, commissaire du gouvernement dans le Chari, partit de Fort-Crampel (poste de Gribingui) au milieu d'octobre 1900, avec 35 miliciens d'escorte et une centaine de porteurs. Après avoir reconnu, jusqu'au point atteint par M. Perdrizet, le cours moyen de la rivière Ouam, qu'ils purent identifier de façon certaine avec le Bahr-Sara, ils prirent un itinéraire passant au sud de celui de M. Perdrizet, et traversèrent et relevèrent entièrement le très important massif montagneux qui constitue la ligne de partage des eaux entre le Tchad et le Congo. Se rabattant ensuite sur la rivière Bali, qui ne serait pas l'origine de la Lobay, mais bien de la Likouala-aux-Herbes, affluent de la Sangha, ils parvinrent à Carnot, sur la haute Sangha.

Malgré les fatigues et les difficultés éprouvées sur la plus grande partie de ce parcours de près d'un millier de kilomètres en pays nouveau, la mission Chari-Sangha n'a subi aucune perte d'hommes ni de matériel. Ayant réussi à ne faire nulle part usage de ses armes, elle a pu prendre contact avec des peuplades nombreuses, et rapporter, sur les régions traversées, des documents géographiques, ethnographiques et commerciaux du plus grand intérêt.

V

A la fin de 1897, une mission partait de France, à l'effet de porter secours à la mission Marchand, sur le compte de laquelle avaient été répandus des bruits alarmants, et dans le cas où elle n'aurait pas pu dégager nos compatriotes, le soin lui incombait de les venger. L'expédition était commandée par le capitaine Roulet,

qui avait sous ses ordres les lieutenants Poinsel, Thorel et de Tonquedec, le sergent-major Castellani et cinq sergents d'infanterie de marine. Elle arriva au poste de Tamboura (Fort-Hossinger), dans le bassin du Nil, le 5 août 1898, juste au moment où le dernier groupe de la mission Marchand venait de quitter Fort-Desaix.

Tous ses efforts devant tendre à soutenir la mission du capitaine Marchand, et à assurer ses communications avec l'arrière, le capitaine Roulet fit de Fort-Desaix une véritable base d'opérations, et il y accumula des vivres et des munitions. Puis il revint à Tamboura pour y préparer l'occupation éventuelle du Bahr-el-Ghazal.

Le 3 octobre 1898, un courrier, venant de Fachoda, lui apprit l'occupation de ce point par le capitaine Marchand, le 10 juillet, et l'attaque du 25 août par les bandes mahdistes. Il se porta alors à marches forcées sur Fort-Desaix et de là sur le poste de Meschra-er-Rek. C'était la saison des pluies, et cette route fut extrêmement pénible. Peu de temps après, le capitaine Roulet fut informé de l'entrée des Anglais à Khartoum, puis des incidents de Fachoda et de la fin de la mission Marchand. Désormais, que la mission revînt par l'Égypte ou par l'Abyssinie, elle pouvait se suffire à elle-même; le capitaine Roulet, recouvrant sa liberté d'action, revint à Fort-Gouly, Il put alors reprendre son plan primitif, qui avait été d'atteindre directement le Nil, dont le séparait un pays presque inconnu, et il le fit avec un remarquable esprit de méthode et de décision. Avec quelques renforts qui lui arrivèrent, il avait un effectif de 200 hommes seulement.

Une première marche de 300 kilomètres lui permit d'atteindre, le 1er janvier 1899, le point de M'bia, sur le Roua, où il créa un poste. Le lieutenant Gouly avait bien poussé jusqu'à cet endroit, en mars 1898, mais aucune occupation réelle n'avait suivi cette reconnaissance, non plus que quelques autres tentées dans la même direction par les officiers de la mission Marchand. Le capitaine Roulet trouva, à son arrivée, une situation difficile par suite de la guerre qu'avait engagée le chef Madine contre le chef de M'bia; il obtint heureusement, par son habile diplomatie, la soumission de Madine.

Les difficultés semblaient devoir s'accroître encore lorsque la mission approcha du pays des Dinkas ou Djengués; ceux-ci, qui avaient jadis délogé de chez eux les Égyptiens et même les Derviches, avaient déclaré qu'ils ne laisseraient pas les blancs entrer

sur leur territoire. La mission dut entamer des palabres, et, après des distributions de cadeaux, elle obtint enfin d'être conduite auprès du chef. Mais celui-ci ne voulut pas venir, car il avait juré de massacrer les étrangers; cependant, au bout de deux jours, il se décida à s'approcher, suivi d'un millier de guerriers. La situation pouvait devenir très grave. Mais bientôt, éclairé sur les intentions pacifiques de notre mission, amadoué par les cadeaux qui lui furent faits et confondu d'admiration lorsque le capitaine Roulet fit jaillir devant lui le feu d'une allumette, le chef djengué se laissa gagner et consentit à laisser passer la mission. Le capitaine Roulet avait expressément recommandé aux tirailleurs de ne commettre aucune déprédation, et ces populations s'étonnaient qu'on ne leur enlevât ni leurs bœufs ni leurs femmes.

La mission put alors s'installer à Ayack, sur le Rohl, affluent du Bahr-el-Ghazal. Six hommes y furent laissés, et la marche fut reprise vers l'est; elle fut pénible, et la chasse seule permit de suppléer au manque de vivres. Enfin, le 20 mars 1899, le capitaine Roulet atteignit l'emplacement de l'ancien poste égyptien de Gamba-Schambé, sur le Nil, à 600 kilomètres de Tamboura.

Le capitaine Roulet revint alors à M'bia pour organiser l'occupation. Il divisa le pays en trois cercles, qui furent ceux du Rohl, du Bahr-el-Ghazal et du Soueh. Un poste fut créé à Djour-Ghattas. Cette organisation était destinée à compléter l'œuvre du capitaine Marchand, dont l'objectif avait été d'atteindre, le plus promptement possible, Fachoda.

Mais le capitaine Roulet eut la tâche pénible de procéder à l'évacuation de la nouvelle province, qu'il avait militairement organisée. A la suite de la convention franco-anglaise du 21 mars 1899, la limite de nos possessions vers l'est devant emprunter la ligne de partage des eaux entre les bassins du Nil et du Congo, la région du Bahr-el-Ghazal dut être abandonnée, et le capitaine amena le pavillon à Gamba-Schambé. Les postes de Meschra-er-Rek et de Djour-Ghattas furent évacués, les 6 et 11 octobre. L'abandon de Fort-Desaix fut plus délicat à cause du matériel que nous y possédions, et n'eut lieu que le 18 novembre. Une baleinière en acier, construite par le sergent Bourhis, dût être traînée par terre jusqu'à Tamboura.

Le lieutenant de Tonquedec et quelques hommes rentrèrent en France par la voie du Nil. Tout le matériel des postes fut concentré

à Tamboura, d'où on l'évacua sur Sémio. Ce fut le 18 février 1900 que le capitaine Roulet amena le drapeau français à Tamboura. Il ne laissait rien en arrière, pas même les morts. Les corps du capitaine Hossinger et du lieutenant Gouly furent incinérés et leurs cendres rapportées à Sémio, sur le M'bomou.

En dehors de sa tâche de soldat et d'administrateur, le capitaine Roulet a accompli une belle œuvre géographique. Toutes les routes parcourues ont été, par lui, levées au pas et il a, en outre, déterminé la position des points importants par des observations astronomiques. L'orographie et l'hydrographie du vaste plateau ferrugineux du Bahr-el-Ghazal ont été étudiées. Le capitaine Roulet a rapporté des observations nombreuses sur des races que nous ne connaissions guère que par les récits de Schveinfurth, sur la faune, sur les productions.

Le Bahr-el-Ghazal forme le trait d'union entre la végétation luxuriante des tropiques et l'aridité du Sahara. Les habitants se nourrissent de patates, d'ignames, d'arachides. Les Djengués, qui constituent une sorte de république, sont agriculteurs et possèdent comme animaux domestiques des bœufs, des chèvres, des moutons, des volailles. Ils sont de très haute taille, et Schweinfurth les comparait à des échassiers. Les animaux sauvages de la région sont le lion, l'éléphant, l'hippopotame, la girafe, les antilopes.

VI

Un rapport que vient de publier M. le professeur Wohltmann, à la suite d'une mission économique dont le gouvernement allemand l'a chargé au Togo, fournit des indications nouvelles sur les ressources de cette colonie.

La population est très dense. Les indigènes sont intelligents, robustes, pacifiques, disposés à se livrer au commerce et à l'industrie. Ils sont particulièrement aptes à la culture et à la manutention du coton.

L'absence de moyens rapides de communication entrave le développement commercial de la colonie, et la construction d'un chemin de fer y semble d'autant plus nécessaire que les voies fluviales font défaut.

L'aspect du sol est assez varié. A partir de la côte s'étend vers

l'intérieur une plaine sablonneuse, à laquelle succède un plateau de sable et d'argile, haut de 10 ou 15 mètres. Ce plateau est rattaché au pied des monts Agou par des terrains plus fertiles.

La vallée qui sépare les monts Agou des monts Agamé ne se prête pas à la grande culture à cause des difficultés d'exploitation, mais on peut y mettre à profit la culture indigène.

Les plantations de cocotiers des indigènes, dans la région de Kpemé, démontrent que cette culture offre de grandes chances de succès dans la plaine. Au nord de Lomé, il existe des parties marécageuses qui peuvent devenir d'excellentes rizières.

Depuis 1892, on a fait des essais de culture du caféier, sur le plateau et dans l'Agomé, mais elles n'ont pas donné un brillant résultat. Dans la région centrale, on pourrait organiser des petites cultures de maïs, de coton et de tabac. Quelques exploitations forestières seraient possibles, telles que les plantations de palmiers, d'arbres à kola, à gomme et à caoutchouc.

VII

La rivière N'Goko, qui coule dans le Cameroun allemand et qui est l'un des principaux affluents de la Sangha, vient d'être explorée d'une part par l'ingénieur belge Williams et d'autre part par le lieutenant Von Stein, agent du gouvernement colonial allemand dans la concession de la Société Sud-Cameroun. Nous donnons quelques indications sur leurs explorations d'après le résumé qu'en a donné M. Wauters, dans le *Mouvement géographique*, de Bruxelles.

M. Williams quitta le poste de N'Goko, le 22 octobre dernier, pour explorer la haute rivière, à bord du steamer *Sanga*. Ce poste est la résidence de l'agent du gouvernement allemand et la Société du Sud-Cameroun y a une factorerie.

Immédiatement en amont de N'Goko, on trouve un passage assez dangereux aux eaux basses; la rivière y mesure 185 mètres de largeur. Plus haut, on croise le confluent de la rivière Komo, rive droite, puis celui de la rivière Boumbe, rive gauche, près duquel se trouve le petit village de Mouloundou, où la Société du Sud-Cameroun a une seconde factorerie.

La région des rapides commence en amont de ce confluent, à la

passe de Shama. Toutefois, dans la première section, la rivière n'est vraiment impraticable aux steamers qu'à l'époque des basses eaux.

Pendant les hautes eaux, elle est navigable jusqu'à un jour et demi de navigation au delà du village de Bomedali, là où une succession de rapides arrête définitivement toute vapeur. M. Williams, après avoir croisé le confluent du Koudou, rive droite, petite rivière navigable dans son cours inférieur, ainsi que le Komo, arriva le 25, au pied des rapides, où la *Sanga* jeta l'ancre. M. Williams a exécuté des sondages sur tout son parcours pour déterminer les conditions dans lesquelles la navigation est possible sur la rivière et à travers les rapides.

On a donné à ces rapides, point terminus actuel de la navigation du N'Goko, le nom de Plehn, en souvenir du Dr Plehn, premier représentant du gouvernement allemand dans cette région, aujourd'hui décédé, qui les découvrit le 14 mai 1899.

M. Williams se mit en devoir de faire transporter le long de la rive, par delà les rapides, deux pirogues afin d'explorer la haute rivière qui, en cette partie de son cours, porte le nom de Dja; elle a déjà cette désignation à sa source vue par Crampel qui y observa des altitudes de 650 à 670 mètres. Ce travail de transbordement demanda quatre jours pour une distance de 400 mètres environ. Il y a, sur chaque rive, des hauteurs de 250 à 350 mètres au-dessus des eaux; la rivière se précipite dans une gorge étroite, et aux plus hautes eaux elle n'a guère plus de 40 mètres de largeur.

Pendant ce temps, le steamer *Sanga*, qui était redescendu à N'Goko, revint ayant à son bord le lieutenant von Stein accompagné de soldats et de porteurs. Les deux expéditions travaillèrent de concert et établirent leur camp à 5 kilomètres en amont des rapides.

Près du camp, le Dja-N'Goko coulait avec une rapidité assez considérable, et présentait des profondeurs atteignant jusqu'à 8 mètres. La navigation y était assez pénible. On envoya des détachements de divers côtés pour reconnaître le pays.

La région, à l'emplacement du camp, est plate et marécageuse, et ses eaux débordent largement à la saison des pluies. A une cinquantaine de kilomètres en amont, le pays se relève, et le Dja s'écoule entre de hautes montagnes. C'est une contrée qui semble déserte. On y voit quelques éléphants, des hippopotames et des

crocodiles en quantité, ainsi que quelques gorilles. Le long des rives, les voyageurs ont rencontré des arbres et des lianes à caoutchouc, le kixia et le landolphia, et, fréquemment, le caféier sauvage et le vanillier.

VIII

Les districts de l'Inde anglaise qui touchent immédiatement la frontière afghane et qui étaient jusqu'ici rattachés au gouvernement du Pendjab, viennent d'être érigés en possession distincte, et passent sous l'administration directe du gouvernement de l'Inde. La nouvelle province comprend les districts de Pechawer, Kohat, Bannou et les pays de tribus qui les avoisinent, ainsi que les agences politiques de Dir, Swat, Tchitral, Khyber, Kouram, Tochi, Wana, qui ont été, on le sait, le théâtre de nombreuses révoltes.

IX

La section de Tarentaise du Club Alpin français a décidé d'exécuter, au cours de l'été prochain, un refuge au col de la Vanoise (2,527 mètres), tout près du chemin muletier qui le traverse, et au pied même de la Grande-Casse. Les contreforts de la Réchasse d'un côté et, de l'autre, les premiers escarpements de l'Aiguille de la Vanoise, l'abriteront contre le vent du col et la tourmente de l'hiver. Les eaux vertes du lac Long donnent à ce site un charme tout spécial.

Ce refuge portera le nom de refuge Félix-Faure en mémoire de la halte que fit en ce point même le président, lors de son excursion militaire dans les Alpes, en août 1897.

Gustave Regelsperger.

INFORMATIONS DIVERSES

Un Office Colonial Marseillais vient d'être constitué. Le public y trouvera une exposition permanente de produits coloniaux, et tous les renseignements désirables sur le commerce avec les colonies, les emplois coloniaux, l'émigration, les concessions, la main-d'œuvre.

— Une loi vient de déclarer d'utilité publique le chemin de fer prolongeant la ligne d'Aïn-Sefra à Djenien-bou-Rezg et à Duveyrier dans la direction d'Igli (*Journal officiel* du 26 février).

— Une ligne télégraphique coupant la boucle du Niger de Bandiagara à Dori, dans le Liptako, vient d'être achevée. Un bureau a été ouvert à Dori au double service des postes et de la télégraphie officielle et privée à compter du 15 janvier 1901.

— Dans le Dahomey, la ligne télégraphique en construction de Parakou au Niger a atteint Péréré où un bureau a été établi et déclaré ouvert à la correspondance postale et télégraphique par arrêté du 18 janvier.

— M. de Smet de Naeyer a donné lecture à la Chambre d'une déclaration portant que la convention conclue le 3 juillet 1890 entre la Belgique et l'État indépendant du Congo arrive à son terme le 18 février. Nous rappelons que cette convention reconnaissait à la Belgique le droit d'annexer le Congo six mois après l'expiration du terme de dix années.

— Deux décrets ont été rendus sur la proposition du ministre des colonies, l'un portant organisation d'une direction de l'agriculture, des forêts et du commerce de l'Indo-Chine, l'autre, réglementant l'organisation du service forestier de cette colonie.

— Le Comité de l'Asie française s'est définitivement constitué à Paris, dans une séance qui a été tenue le 23 février sous la présidence de M. Etienne, député d'Oran. Le but de ce comité est de soutenir et de défendre au besoin les intérêts français dans toute l'Asie, et notamment en Chine et en Indo-Chine.

— La commission mixte chargée de la délimitation de la frontière provisoire entre l'Alaska et le Canada a soumis son rapport aux deux gouvernements, et fixé la ligne de démarcation de l'est à l'ouest à 22 milles au nord du canal de Lynn, au-dessus de Pyramid harbour.

— Le gouvernement brésilien vient de décider que l'ancien Contesté franco-brésilien sera attribué à l'État du Para.

G. R.

NÉCROLOGIE

Le professeur Matteo Fiorini.

Nous venons d'apprendre la mort, après une cruelle maladie, du professeur Matteo Fiorini. La *Revue de Géographie* envoie un dernier salut à ce savant géodésien qui s'était conquis, à force de travail, une des premières places dans l'enseignement en Italie, et dont les travaux sur les divers systèmes de projections sont hautement appréciés par les mathématiciens et tous ceux qui s'intéressent à l'histoire de la science.

Né à Felizzano, dans la province d'Alexandrie, le 14 août 1827, Matteo Fiorini y commença ses études, les continua à Asti et les acheva à Turin en 1846.

Afin de subvenir aux besoins de sa famille, qui avait éprouvé de graves revers de fortune, il se livra à l'enseignement privé des mathématiques.

En 1855, il obtint au concours le titre de professeur agrégé au Collège des sciences physiques et mathématiques à l'université de Turin et fut nommé, cinq ans après, professeur de géodésie à l'université de Bologne qu'il ne devait plus quitter qu'à l'heure de sa mort, le 14 janvier dernier.

Son enseignement, hautement apprécié par ses élèves et ses collègues, laissera des traces profondes et durables. Son activité scientifique était infatigable, car, outre la préparation de ses cours, toujours très travaillés, il laisse de très nombreux mémoires sur des questions de géographie historique, de géométrie descriptive et de géodésie. Mais son ouvrage le plus important : *Sfere terrestri e celesti di autori italiani oppure fatti e conservati in Italia* restera son titre le plus important avec ses *Proiezioni delle carte geografiche.*

Plusieurs académies et sociétés savantes avaient tenu à honneur de s'associer ce savant modeste et consciencieux qui laisse à ses enfants l'exemple d'une vie toute d'honneur. Ses amis de France s'unissent à la douleur de sa famille.

GABRIEL MARCEL.

CORRESPONDANCE ET COMPTES RENDUS CRITIQUES

DES SOCIÉTÉS DE GÉOGRAPHIE ET DES PUBLICATIONS RÉCENTES

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

Séance du 25 janvier

PRÉSIDENCE DE M. ANTHOINE

M. le général André, ministre de la guerre, et le prince Saïdina ben Sultan Saïd Omar, des îles Comores, assistaient à cette séance. M. le capitaine Jobit, commandant l'une des brigades de la mission topographique Gendron au Congo français, en 1899-1900, a fait une conférence sur les explorations et les travaux de cette brigade dans les bassins du Gabon, de l'Ogôoué, de la Nyanga et de la Likouala-aux-Herbes.

M. le lieutenant Demars a ensuite parlé de la région des rivières Nyanga et Louettié qu'il a été spécialement chargé d'explorer. Après un exposé géographique et géologique, il a décrit les populations indigènes, les ressources du pays, les voies de communication et il a terminé sa causerie par le récit de ses aventures (Voir au *Mouvement géographique*).

Séance du 8 février

PRÉSIDENCE DE M. ANTHOINE

M. le baron Hulot, secrétaire général, a fait connaître les résultats des travaux de la mission Chari-Sangha, confiée à M. Bernard, administrateur adjoint des colonies, et à M. le Dr Huot, médecin de 1re classe du corps de santé militaire des colonies; il indique notamment la solution qu'ils ont apportée au problème géographique de la rivière Ouam (Voir au *Mouvement géographique*).

M. le commandant Roulet a rendu compte ensuite de la mission qu'il a accomplie en 1899-1900, du haut Oubangui au Nil (Voir au *Mouvement géographique*).

Séance du 22 février

PRÉSIDENCE DE M. LE GÉNÉRAL DERRÉCAGAIX

M. Charles Rabot a donné lecture du récit du voyage que M. Borchgrevink, explorateur norvégien, vient d'accomplir aux Terres antarctiques, dans la région de la Terre-Victoria, et au cours duquel il est parvenu à 78° 50', la plus haute latitude sud atteinte jusqu'à ce jour (Il sera parlé ultérieurement de cette expédition).

Le R. P. Pionnier a fait ensuite une communication sur les Nouvelles-Hébrides, dont il a décrit la situation géographique, la constitution géologique, les conditions économiques, les races, les langues et les coutumes.

Dans son agréable causerie, le missionnaire a montré combien la population de ces îles, composée de deux races, l'une noire, l'autre d'origine asiatique, est réfractaire aux influences de la civilisation. Il a fait ressortir la richesse incalculable de la flore; les forêts contiennent de magnifiques essences qui mériteraient d'être exploitées.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

Assemblée générale du 19 février

PRÉSIDENCE DE M. LE PRINCE ROLAND BONAPARTE

M. A. Vissière, consul de France, a, dans une conférence très littéraire, raconté la visite qu'il a faite à l'ancienne capitale du Manzi, dans la Chine méridionale, et décrit en même temps les productions de cette région, les relations commerciales, les usages et les coutumes de ses habitants.

Séances des sections

1re section, 2 *février*. — M. Ch. Guernier, professeur agrégé d'économie politique : le French-Shore.

— 2 *mars*. — M. Auguste Moireau : L'expansion commerciale aux Etats-Unis. — M. René Giard, ancien élève de l'Ecole des chartes : La colonisation française en France au moyen âge.

2e section, 12 *février*. — M. Hérou, lieutenant de vaisseau : Développement économique du Sénégal. Son importance comme relâche sur la route des Indes par le Cap.

— 28 *février*. — M. A. Saudemont : Une plantation au Dahomey; vie et mœurs des indigènes.

3e section, 22 *février*. — M. Lucien de Sainte-Croix, docteur en droit : L'Angleterre et l'Impérialisme britannique.

CONFÉRENCES DIVERSES

28 *janvier*. — M. Charles Roux, président de la chambre de commerce de Marseille, a donné, à Bordeaux, une conférence sur la marine marchande, à l'occasion de la constitution, dans cette ville, du comité régional de la Ligue maritime française. La séance était présidée par M. Barbey, ancien ministre de la marine.

31 *janvier.* — M. le Dr A. Hamon, qui a séjourné longtemps en Guyane, a fait, à la mairie du Xe arrondissement de Paris, sous les auspices de l'*Association amicale et de prévoyance de la préfecture de police*, une conférence sur cette colonie. Il a vigoureusement protesté contre la légende qui représente la Guyane française comme la plus malsaine et la moins intéressante de nos colonies, et il a insisté sur la richesse de ses forêts vierges.

2 *février.* — M. Bourdarie a fait, au Havre, sous les auspices de la *Société d'Enseignement scientifique par l'aspect*, une conférence sur la colonisation du Congo français. Le conférencier a insisté sur la nécessité pour le commerce français de lutter activement au Congo contre la concurrence étrangère, et notamment contre les entreprises des Belges.

4 *février.* — M. Noirot, administrateur de 1re classe des colonies, a fait à Paris, à la Société d'acclimatation, une conférence sur l'agriculture et l'élevage au Fouta-Djalon. La séance était présidée par M. Le Myre de Vilers.

8 *février.* — Conférence de M. Fernand Foureau, au Havre, sous les auspices de la *Société de Géographie*, sur son voyage de l'Algérie au lac Tchad.

11 *février.* — M. Étienne, député d'Oran, a fait à Paris, sous les auspices de la *Société des Études algériennes*, une conférence sur l'Algérie. M. Léon Bourgeois, ancien président du conseil, s'étant trouvé empêché, c'est M. Le Moigne, député de la Manche, rapporteur du budget de l'Algérie, qui avait accepté la présidence.

M. Étienne a parlé longuement de la situation de l'Algérie au point de vue politique, économique et administratif. Il a rappelé les errements des premiers administrateurs, puis le décret de 1896, qui a permis à l'Algérie de s'administrer elle-même. Il a rendu hommage aux nombreux services rendus par Jules Ferry, qui, par ses études faites sur place et un remarquable rapport, avait préparé ce décret libérateur. Enfin il a exposé que l'Algérie, pour pouvoir tirer parti de ses magnifiques ressources et en faire bénéficier la métropole, devra développer son outillage économique, augmenter son réseau de chemins de fer et ses routes, faire des travaux d'irrigation, aménager ses ports.

19 *février.* — M. Léon de Rosny a commencé, à la Sorbonne, salle des Hautes-Etudes, une série de conférences sur les religions de la Chine, du Japon et de l'Amérique pré-colombienne.

2 *mars.* — Conférence de M. Bonnassiès, administrateur colonial, sur la Haute-Sangha, dans le grand amphithéâtre de l'Ecole coloniale, sous la présidence de M. de Lamothe, ancien commissaire général du Congo français.

Le Directeur-gérant : CH. DELAGRAVE.

5850. — L.-Imprimeries réunies, B, rue Saint-Benoît, 7. — MOTTEROZ, directeur.

EMPIRE RU

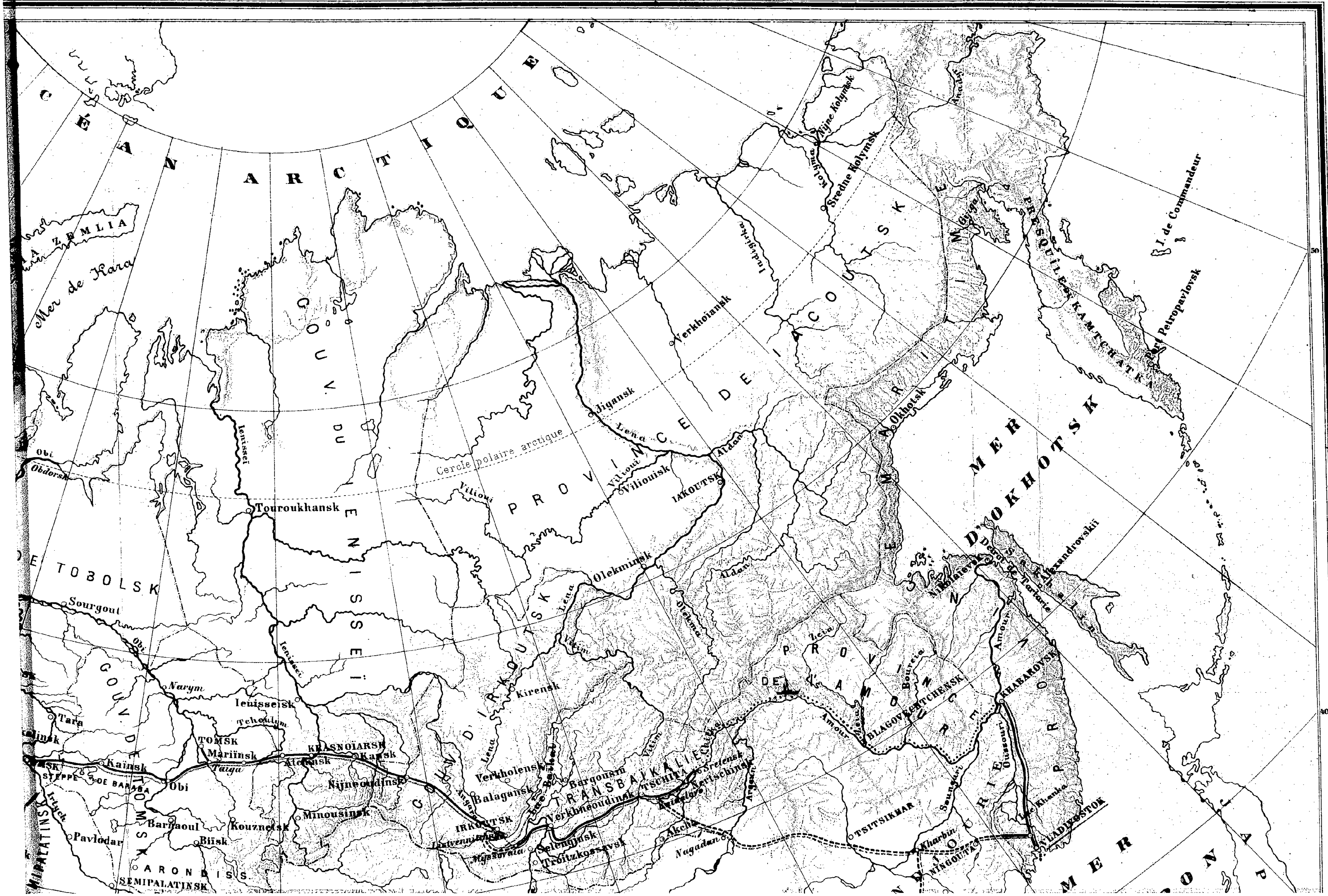
Echelle de 1 : 16.500.000

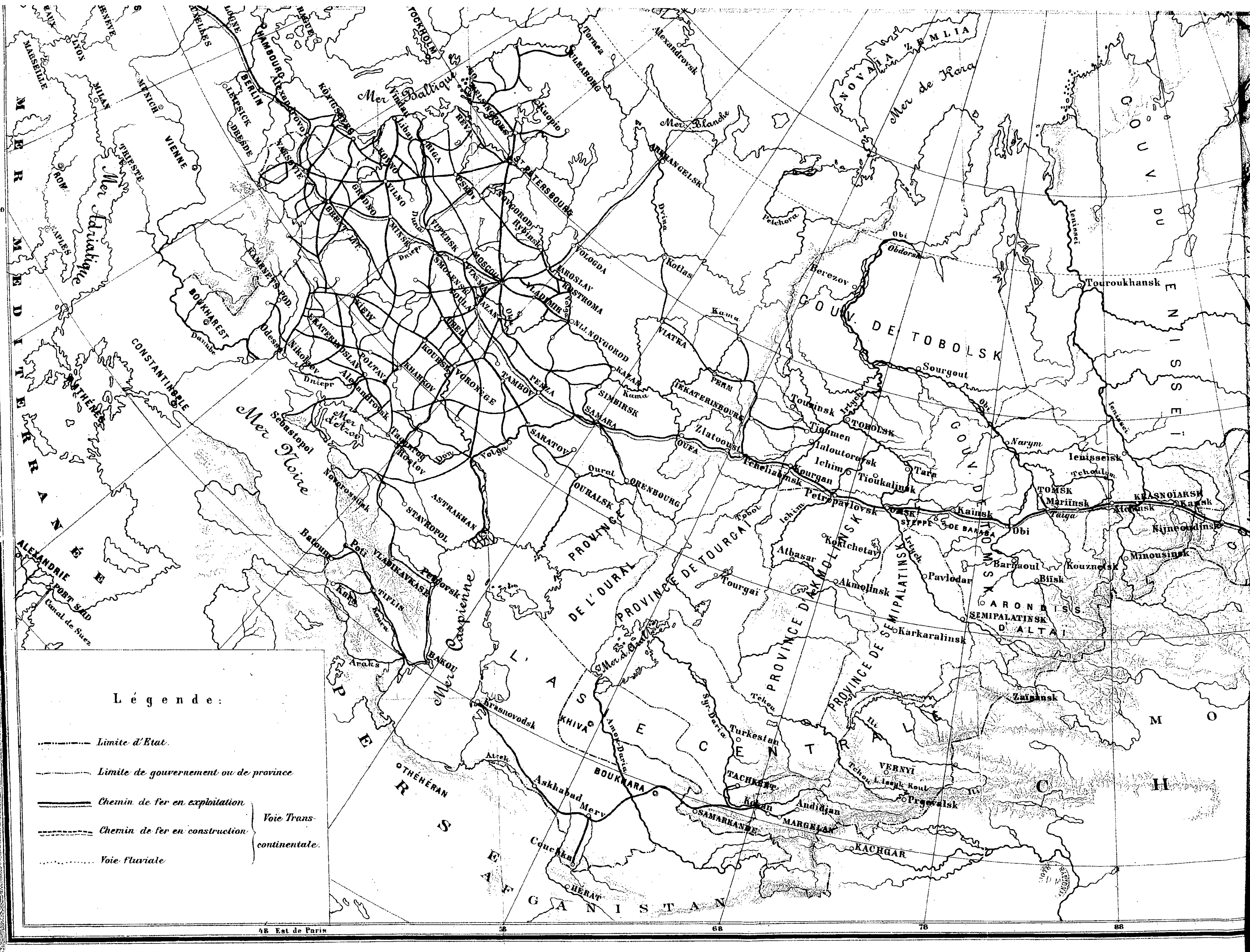
0 250 500 kilom.

EMPIRE RUSSE.

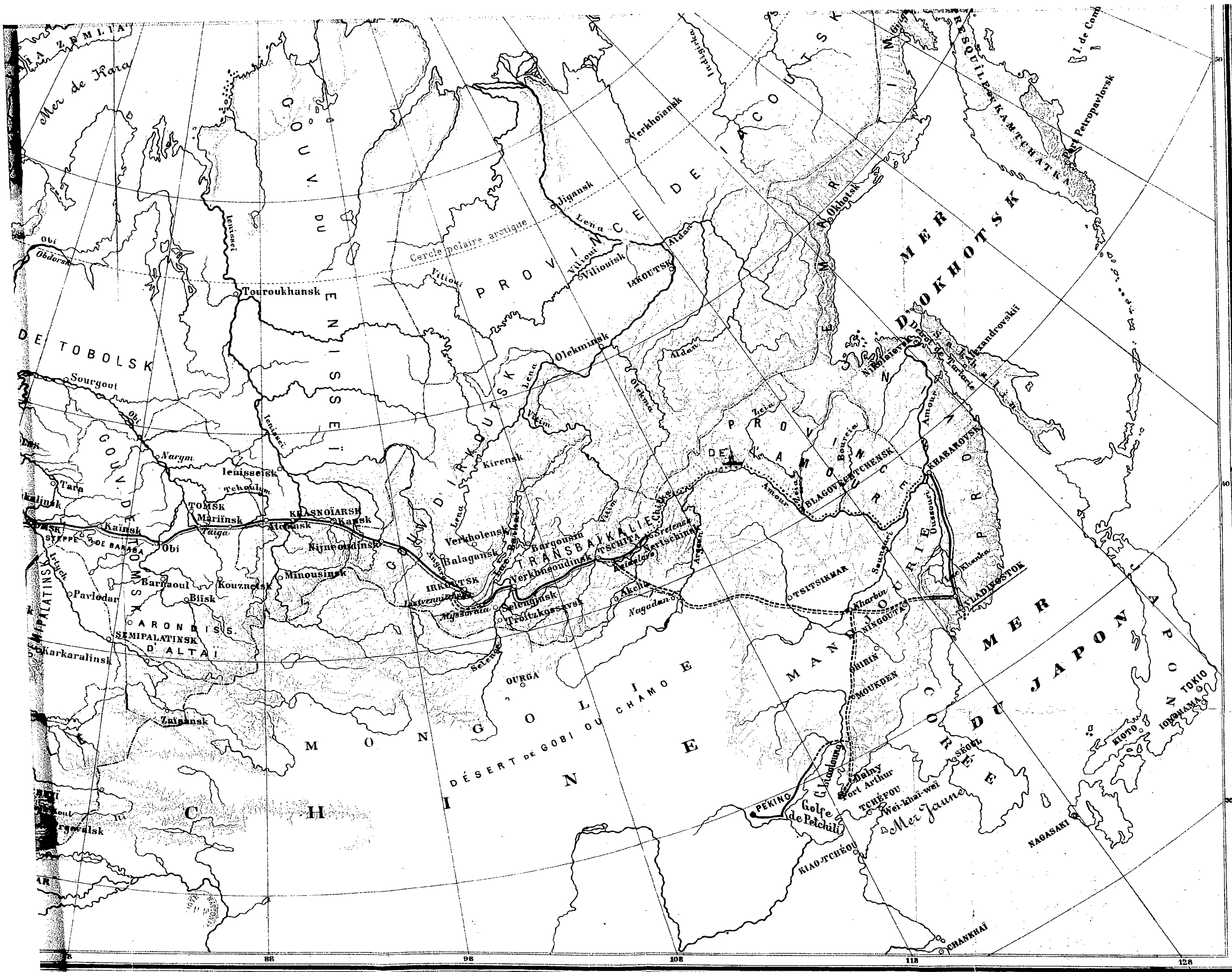
Echelle de 1 : 16.500.000

0 250 500 kilom.





Légende:
Limite d'Etat
Limite de gouvernement ou de province
Chemin de fer en exploitation
Chemin de fer en construction
Voie Trans-continentale
Voie fluviale
Mer Baltique
Mer Blanche
Mer de Kara
NOVAIA ZEMLIA
Mer Adriatique
MER MÉDITERRANÉE
Mer Noire
Mer d'Azov
Mer Caspienne
Mer d'Aral
GOUV. DE TOBOLSK
GOUV. DU IENISSEÏ
GOUV. DE TOMSK
PROVINCE DE L'OURAL
PROVINCE DE TOURGAÏ
PROVINCE D'AKMOLINSK
PROVINCE DE SEMIPALATINSK
ARONDISS. D'ALTAI
L'ASIE CENTRALE
PERSE
AFGANISTAN
STEPPE DE BARABA
BERLIN
HAMBOURG
LEIPSICK
DRESDE
VIENNE
MUNICH
TRIESTE
MILAN
LYON
MARSEILLE
GENÈVE
ROM
NAPLES
ATHÈNES
CONSTANTINOPLE
BOUKHAREST
ALEXANDRIE
PORT SAÏD
Canal de Suez
STOCKHOLM
KŒNIGSBERG
VARSOVIE
KOVNO
VILNO
GRODNO
BREST LIT.
MINSK
RIGA
REVEL
HELSINGFORS
ST PÉTERSBOURG
NOVGOROD
Rybinsk
VITEBSK
SMOLENSK
MOSCOU
VIAZMA
TOULA
RIAZAN
OREL
KOURSK
KHARKOV
KIEW
POLTAVA
EKATERINOSLAV
Nikolaïev
Odessa
Sébastopol
Taganrog
Rostov
VORONÈGE
TAMBOV
PENZA
SARATOV
SAMARA
SIMBIRSK
KAZAN
NIJ. NOVGOROD
VLADIMIR
KOSTROMA
IAROSLAV
VOLOGDA
ARKHANGELSK
Kotlas
VIATKA
PERM
IEKATERINBOURG
Zlatooust
OUFA
ORENBOURG
OURALSK
ASTRAKHAN
STAVROPOL
Novorossiisk
VLADIKAVKASE
Petrovsk
TIFLIS
Batoum
Poti
Kars
BAKOU
Krasnovodsk
THÉHÉRAN
Askhabad
Merv
Couchka
HÉRAT
BOUKHARA
SAMARKANDE
KHIVA
TACHKENT
Turkestan
Kokan
Andidjan
MARGELAN
KACHGAR
VERNYI
Prjevalsk
Zaïsansk
Karkaralinsk
SEMIPALATINSK
Pavlodar
Barnaoul
Biïsk
Kouznetsk
Minousinsk
Akmolinsk
Kokchetav
Atbasar
Tourgaï
Petropavlovsk
Kourgan
Tcheliabinsk
Ichim
Ialoutorovsk
Tioumen
TOBOLSK
Touriinsk
Tara
Tioukalinsk
OMSK
Kaïnsk
Obi
TOMSK
Mariïnsk
Taïga
Atchinsk
KRASNOÏARSK
Kansk
Nijneoudinsk
Ieniseïsk
Narym
Sourgout
Berezov
Obdorsk
Taroukhansk
Alexandrovsk
Kuopio
Tornea
Uleaborg
Petchora
Dvina
Kama
Volga
Don
Dniepr
Danube
Oural
Ichim
Tobol
Irtych
Ienisseï
Tchoulym
Syr-Daria
Amou-Daria
Atrek
Araks
Koura
Ili
Tchou
Tchou
L. Issyk Koul
48 Est de Paris
58
68
78
88
40



КАРТОГРАФИЧЕСКОЕ ЗАВЕДЕНIЕ А. ИЛЬИНА въ С.ПЕТЕРБУРГѢ.

L'EXPANSION EUROPÉENNE

A LA FIN DU XIX[e] SIÈCLE

R.F.

Le siècle, qui vient de finir, s'est ouvert sur une Europe et sur un Monde fort différents des nôtres.

Cent années dans l'histoire, ce sont trois et quatre générations d'hommes qui passent les unes sur les autres, ce sont des évolutions d'idées qui se traduisent souvent par des révolutions, qui bouleversent et transforment les peuples et les États, et à ce compte le XIX[e] siècle a été particulièrement fécond en troublantes vicissitudes.

On peut le considérer avec raison comme le siècle des grandes découvertes scientifiques, par opposition avec le XVI[e] siècle, par exemple, qui fut le siècle des grandes découvertes géographiques. Mais les applications magnifiques de la science aux facteurs de la vie générale et individuelle ont entraîné de telles transformations sociales et politiques que ce siècle tient dans l'humanité une place à nulle autre pareille, et qu'il semble que le XX[e] siècle ne peut en être qu'un prolongement normal. Dans l'entremêlement des causes et des effets, parfois très difficiles à distinguer, un double fait apparaît du moins très clair, à la fois cause et effet : *l'influence exercée par la connaissance de plus en plus approfondie du Monde.*

Quand on compare deux cartes du monde ou de chaque partie du monde en 1800 et en 1900, on reste stupéfait du peu qui était connu à la première date, malgré trois siècles d'efforts maritimes, commerciaux, géographiques, — et de l'énorme travail de découverte et d'exploration, accompli pendant le XIX[e] siècle.

En 1800, à part l'Europe, les contours seuls des grands continents, avec quelques bandes côtières plus ou moins profondes, étaient entrés dans le domaine de la cartographie précise.

Le Far West de l'Amérique du Nord, tout l'intérieur de l'Amé-

rique du Sud, l'Afrique tout entière à quelques kilomètres du littoral, l'Asie, l'Inde elle-même, et l'Australie et la plupart des îles océaniennes, étaient *terra incognita*.

Aujourd'hui il ne reste plus guère sur les cartes que quelques blancs incomplètement explorés, et qui se noircissent de jour en jour sous les recoupements des itinéraires.

Il y a donc eu, en cent ans, un mouvement extraordinaire, qui a non seulement fait connaître la surface des mers et des continents, mais qui les a mis en contact les uns avec les autres, qui a développé les relations internationales, ouvert les contrées fermées, fait naître des peuples nouveaux, réveillé des terres endormies, ressuscité des pays morts!

Ce mouvement est parti de l'Europe, il a été dû à la force d'expansion des peuples civilisés et riches. On l'a appelé avec raison l'*Expansion européenne*.

Rien n'a modifié davantage l'état d'âme, les humeurs, les rapports des États européens. Non pas que cette expansion soit de date récente, ses origines remontent à plusieurs siècles et coïncident avec la formation de ces États. Mais elle a pris dans le cours et surtout à la fin du XIX^e^ siècle une allure puissante, qu'a accentuée et précipitée le développement politique et économique de l'Europe. Et maintenant que les États-Unis, cette forte branche européenne si vigoureusement poussée en terre américaine, sont devenus à leur tour expansifs, le mot Expansion devient trop faible pour faire comprendre ce qui se passe. Après l'Expansion, c'est la liquidation qui commence; nous assistons aujourdhui au *Partage du monde entre les races blanches de race européenne*. Cette brève étude a pour but d'en marquer les principales phases et de préciser la situation actuelle.

Au commencement du XIX^e^ siècle, voici quel était l'état de l'Europe et du monde.

Les guerres de la Révolution finissaient. Le premier Consul, vainqueur à Marengo, imposait à l'Autriche le traité de Lunéville, puis signait avec l'Angleterre l'ironique paix d'Amiens. Bonaparte

allait devenir Napoléon, et la France sortait triomphale de la crise terrible qui l'avait un moment mise en péril de mort.

Après avoir défendu le sol de la Patrie contre l'invasion, les hommes de la Révolution reprirent au profit de la République l'ancienne politique continentale de la Royauté, l'extension jusqu'au Rhin, non point tant de propos délibéré qu'entraînés par la guerre elle-même à de légitimes représailles. En effet, la coalition européenne, qui avait assailli la France, avait bien proclamé dans de bruyants manifestes qu'elle venait seulement apporter le secours fraternel des royautés au Roi de France et combattre des idées révolutionnaires. Mais les souverains étrangers dissimulaient, sous cette intervention de droit européen, les séculaires convoitises et les vieilles rancunes, et l'occasion leur parut propice de reprendre à la France affaiblie les territoires frontières, par lesquels nos rois avaient complété son unité.

Or, en 1802, l'échec de la coalition était complet. L'Europe s'est inclinée par deux fois sous les armes françaises, au traité de Bâle en 1795; au traité de Lunéville, en 1802. Et la France de 1802 a élargi ses limites de 1789 jusqu'au Rhin tout entier, de sa source à son embouchure, jusqu'au delà du Rhin, dans la Hollande, jusqu'au delà des Alpes, en Italie. Continentalement la France est la première puissance de l'Europe.

Il n'en est pas de même sur mer et dans le monde.

L'Angleterre, qui poursuit, depuis plus de cent ans, la ruine de la France maritime et coloniale, a atteint en partie son but. Elle a détruit la flotte de guerre, anéanti la marine marchande, et si, au traité d'Amiens, elle rend les colonies françaises tombées en son pouvoir, elle n'en reste pas moins maîtresse des mers et souveraine du commerce du monde.

Il lui a suffi pour cela de vaincre la France, car, à ce moment-là, la France est la seule puissance en Europe qui soit de taille à lutter contre l'Angleterre. L'Angleterre l'a bien compris et Napoléon ne l'oublie pas.

Après l'échec de sa tentative de débarquement de Boulogne et la défaite de Trafalgar, Napoléon renonce à la lutte sur mer, et laisse les colonies se défendre isolément, mais il poursuit l'Angleterre sur le continent, qu'il essaie de lui fermer.

Sa chute en 1815 est le triomphe de l'Angleterre.

La France est remise de force dans ses limites continentales de

1789; son commerce est ruiné; les débris de ses escadres sont immobilisés dans les ports déserts.

L'Europe, épuisée par vingt années de guerres, se replie sur elle-même.

La France entre dans une sorte de convalescence avec la Restauration monarchique, qui applique surtout ses soins à réparer les forces du pays et à surveiller les crises que provoque encore la fièvre révolutionnaire.

L'Angleterre a souffert, mais elle n'a pas payé trop cher sa suprématie maritime, et, pendant plus de cinquante ans, l'expansion européenne sera de *l'expansion anglaise*.

En résumé, au début du XIXe siècle, l'ancienne expansion française, qui avait fait l'Empire colonial de Colbert et du XVIIIe siècle, est arrêtée, pour ne pas dire éteinte.

Les traités de 1815 laissent à la France : les îlots de Saint-Pierre et de Miquelon avec les droits de pêche à Terre-Neuve, la Martinique, la Guadeloupe et les petites îles qui en dépendent, les territoires de la Guyane, les comptoirs du Sénégal et de la Guinée, la Réunion et les cinq villes des Indes.

L'Espagne, d'abord alliée de la France contre l'Angleterre, a perdu ses dernières escadres à Trafalgar; elle doit à sa résistance, à Napoléon et à l'intervention anglaise la grâce de son empire colonial. Mais l'Amérique du Sud va lui échapper par l'émancipation naturelle aux colonies de peuplement, et toute son histoire coloniale du XIXe siècle sera une longue lutte avec Cuba et les Philippines. L'expansion espagnole a fait son œuvre.

Le Portugal confond ses traditions commerciales dans une étroite vassalité vis-à-vis de l'Angleterre, et, comme les capitaineries espagnoles de l'Amérique du Sud, le Brésil se détache, par la force même de son poids, de la tige-mère trop faible pour le soutenir.

Ainsi l'Angleterre reste donc seule à exploiter le monde. Expansion et exploitation, ces deux termes caractérisent bien la constitution de cet immense empire anglais. Mais, au moment même où l'orgueil britannique prétendait imposer l'impérialisme au monde entier, la renaissance soudaine de l'Expansion européenne a changé les conditions de la question, en faisant intervenir de nouveaux intérêts.

⁂

De 1815 à 1870, les possessions anglaises prirent une extension formidable.

Les comparaisons sont toujours suggestives, et cette étude y cherche d'ailleurs son principal intérêt. Quelle était donc, il y a trente ans, la situation respective de l'Angleterre et de la France?

En Amérique, l'Angleterre avait perdu les États-Unis, mais elle gardait le Canada, Terre-Neuve, la plus grande partie des petites Antilles, les Lucayes, les Bermudes, la Guyane et le territoire de Belize.

Du Canada, elle a fait, en annexant les territoires du Nord-ouest jusqu'au Pacifique, le Dominion of Canada, triplant la superficie et préparant au développement des colons franco-canadiens et anglo-saxons, une aire où pourrait vivre une population décuple.

En Asie, l'Inde s'agrandit, dans le cours du XIXe siècle, de toute la péninsule hindoustanique jusqu'à ses limites naturelles, l'Himalaya et l'Indus. Trois cents millions d'Hindous, consommateurs résignés, apportent à la fortune de l'Angleterre l'enflure d'une richesse qui paraît inépuisable, et la couronne britannique s'orne et s'alourdit de la tiare impériale.

Tous les rivages asiatiques de l'océan Indien, du golfe Persique au détroit de Malacca, entrent successivement dans l'orbe de l'empire indien, et, avant même que l'idée du canal de Suez soit soulevée, la sortie de la mer Rouge est garantie par l'occupation d'Aden et de Perim.

A mesure que se nouent les questions d'Extrême-Orient et de Chine, l'Angleterre s'assure les positions de surveillance et d'accès des mers en occupant Singapour, Bornéo, Hong-kong surtout, devenue la métropole commerciale des mers de Chine.

Dans l'océan Pacifique, l'Australie, la Tasmanie et la Nouvelle-Zélande étaient des terres à peu près inconnues, où quelques groupes de colons, souvent peu recommandables, commençaient une exploitation encore précaire. La floraison des États australasiens n'est pas moins remarquable en son genre que celle des États-Unis et du Canada; elle entraîne le commerce anglais à prendre sur les routes de l'océan Pacifique ces nombreuses îles,

qui sont comme des oasis dans l'immense désert océanique.

En Afrique, les Anglais se contentent d'abord d'échelonner à distance rapprochée, le long de la côte, leurs comptoirs et leurs dépôts. L'énorme continent noir, que les explorateurs commençaient à peine à percer, ne leur parut d'abord qu'une réserve d'avenir, sans compétition probable, et leur effort se localisa, d'ailleurs avec raison et clairvoyance, sur l'extension de la colonie du Cap dans l'Afrique australe.

Donc, au moment où éclate la guerre de 1870, et nous marquons cette date, car elle ouvre une transformation de l'Europe, l'Angleterre, isolée du continent, n'ayant, depuis 1815, pris part aux guerres européennes que pour entraîner la France à cette fâcheuse expédition de Crimée, semble bien affermie dans sa politique mondiale. La France seule lui a donné quelques inquiétudes, qui attisent la vieille hostilité jalouse. Mais le désastre de 1870 vint à point les dissiper.

Pendant cette même période de 1815 à 1870, qu'avait donc fait la France hors d'Europe?

Son retour de forces s'était d'abord manifesté par la renaissance de la marine et la conquête de l'Algérie. Puis, à travers les croisières et les acquisitions anglaises, elle put intercaler quelques postes, planter son pavillon sur quelques îles océaniennes (la Nouvelle-Calédonie, Marquises, Société, etc.). Enfin, en 1860, par la belle audace de ses marins et de ses soldats, elle s'installait en Indo-Chine, et conduisait un peu plus tard l'expédition de Chine.

Les changements de gouvernement et de politique n'avaient pas permis de faire plus; bien des occasions avaient été manquées, mais cela suffisait pour prouver que la vieille tradition coloniale et la capacité d'expansion de la race n'étaient pas annihilées. L'Angleterre s'en émut, et il est permis de penser que les hommes d'État anglais, dignes successeurs de Pitt, applaudirent, *in petto*, à la défaite de la France en 1870.

Si le traité de Francfort laissait intactes la marine et les colonies françaises, les pertes subies, la spoliation territoriale et la lourde contribution de guerre devaient fatalement amener un malaise qui se traduirait, comme en 1815, par une accalmie dans les entreprises extérieures, d'autant plus que les idées de revanche, qui s'emparèrent très vite des esprits, donnèrent à prévoir la

reprise de la lutte sur le terrain perdu, et, par conséquent, parurent tourner tous les efforts à la réorganisation des forces actives du pays en vue d'une nouvelle guerre avec l'Allemagne.

La rapidité du relèvement militaire et financier de la France surprit l'Angleterre, tout autant que l'Allemagne. Et l'étonnement devint de l'inquiétude, quand les Anglais s'aperçurent que le relèvement ne coïncidait plus absolument avec la préparation de la revanche, et que les nouvelles forces de leur vieille rivale s'essayaient précisément aux mêmes champs d'action, d'où ils pouvaient croire son attention détournée pour longtemps.

Dès 1871, en effet, un mouvement très marqué d'explorations, de reconnaissances, de pointes hardies, d'exploits héroïques, ramène et fixe le drapeau, un peu partout, autour des positions déjà occupées. Soldats, marins, missionnaires, commerçants, géographes, amateurs d'inconnu, concourent à cette résurrection de la France coloniale, qui va devenir le fait nouveau de la fin du XIX^e siècle.

La reconstitution si soudaine et si rapide du domaine colonial français a eu une portée imprévue, non seulement sur la politique intérieure et extérieure de la France, mais aussi et surtout sur celle des États européens. On peut dire qu'elle a donné le branle à la Grande Expansion, dont nous esquissons ici le tableau.

Il y eut là une de ces surprises de l'histoire qui déconcertent les prévisions et les probabilités, et si quelque penseur, comme Prévost-Paradol, avec son sens pénétrant des conséquences lointaines, eût affirmé avant 1870, ou en 1871, que la France écrasée, humiliée, se redresserait, non point sur le continent, à la frontière même mutilée, mais au dehors, outre-mer, et donnerait sur des « terres neuves », comme aux temps de sa première expansion, la preuve de sa vitalité persistante, les graves hommes d'État eussent souri doucement d'une telle aberration mentale, et les Anglais auraient haussé les épaules. Bien des Français d'ailleurs en auraient fait autant, car ce fut également une surprise, même pénible, pour ceux d'abord qui ne voyaient que la revanche, et pour ceux, d'esprit plus étroit, qui étaient anticoloniaux de parti pris.

Pourtant, quand on y regarde de près, les faits ne sont pas aussi surprenants ni aussi imprévus, ils dérivent logiquement des événements antérieurs, et principalement d'un grand fait géographique, qu'on a perdu un peu de vue depuis que le mouvement colonial a embrassé le monde entier.

⁂

Ce fait nouveau, c'est la *découverte de l'Afrique*, près de quatre cents ans après la découverte de l'Amérique.

Découverte est bien le mot, si paradoxal qu'il puisse paraître. Il n'y a qu'à regarder des cartes de l'Afrique vers 1870 et à placer à côté les cartes publiées en 1900.

Les premières nous montrent une Afrique à peu près blanche ou tachetée de noms bizarres et souvent fantaisistes. Les côtes sont à peu près relevées, mais sur trois points seulement existaient des établissements de quelque étendue : en Algérie, au Sénégal, au Cap.

La France était arrêtée au sud de l'Algérie par l'infranchissable Sahara, au Sénégal par le mystérieux Soudan. L'Angleterre montait péniblement du Cap vers l'intérieur, refoulant les premiers occupants, ces Boers, dont elle poursuit aujourd'hui la ruine. Les vieilles colonies portugaises, prétentieusement inscrites d'un océan à l'autre, en travers de l'Afrique australe, n'avaient qu'un souffle de vie sur des comptoirs côtiers presque abandonnés. Depuis l'interdiction de la traite des noirs, les comptoirs de Guinée se vidaient. L'Égypte ouvrait la vallée du Nil à quelques entreprises d'exploration, mais surtout aux marchands d'esclaves musulmans. Le continent noir méritait à double titre cette appellation, et par la race qui le peuplait, et par la nuit qui l'enveloppait.

Déjà cependant quelques hommes intrépides, apôtres de la foi ou de la science, avaient cherché à pénétrer l'horreur des mystères africains : Livingstone, Barth, Duveyrier, Nachtigal, et de nombreux missionnaires catholiques, obscurs et héroïques, dont les *Annales des missions catholiques* gardent seules une trace aussi ignorée qu'intéressante.

Et tout d'un coup, en quelques années, l'Afrique s'ouvrit sous un ensemble d'efforts simultanés. Et il faut le dire, à l'honneur de l'Europe chrétienne et civilisée, cette première intervention raisonnée et voulue fut inspirée par un sentiment de profonde humanité.

La traite maritime avait peu à peu disparu, les croisières internationales rendaient le métier de négrier par trop périlleux,

et le marché américain s'était enfin fermé. Mais le monde musulman et asiatique avait toujours besoin d'esclaves, et les chasseurs d'hommes, Arabes et Soudanais du Nil, continuaient à puiser dans les foules grouillantes du centre africain. Les explorateurs et les missionnaires européens rencontrèrent ces lugubres convois, où les plus heureux étaient ceux qui succombaient en route; leurs récits provoquèrent une entente des gouvernements européens pour réprimer définitivement le commerce des esclaves.

La *Conférence internationale de Bruxelles*, et l'*Association internationale africaine*, qui en résulta, essayèrent de fixer un mode d'action; elles excitèrent quelques expéditions anti-esclavagistes, mais elles mirent surtout l'Afrique à la mode, et alors commencent de retentissantes explorations.

Vers la même époque, la France prolongeait l'Algérie par le protectorat de la Tunisie, et l'Angleterre mettait la main sur l'Égypte et le canal de Suez.

L'action de la France se faisait également sentir de plus en plus vers le Niger, et M. de Brazza se heurtait sur le Congo à Stanley, arrivant de Zanzibar.

Aux entreprises humanitaires succédaient les reconnaissances commerciales et les anticipations d'annexions. Mais l'action politique et commerciale des puissances était encore vague et indécise, lorsque l'entrée en scène de l'Allemagne vint la préciser.

Jusqu'alors l'Allemagne n'avait pas eu de colonies. Et depuis quinze ans que l'unité impériale s'était fondée, le soin de la consolider et d'en assurer l'organisme politique avait absorbé l'attention de la Prusse et de son grand chancelier, M. de Bismarck. Mais s'il n'y avait pas de colonies officielles, le commerce allemand avait déjà, et depuis longtemps, pris une place importante dans le mouvement européen, et plus de cent mille Allemands, chaque année, allaient chercher vie et fortune en Amérique.

M. de Bismarck, jugeant avec sa perspicacité et sa décision habituelles que le moment était opportun et que l'Allemagne était assez forte et assez riche pour avoir une influence extra-européenne, adressa, le 29 avril 1884, au consul du Cap la dépêche célèbre par laquelle il plaçait sous le protectorat allemand les établissements africains des Luderitz de Brême et les territoires avoisinants. En même temps, il envoyait un navire de guerre portant l'homme le plus instruit des choses d'Afrique, le premier apôtre de l'anti-

esclavagisme, Nachtigal, avec la mission de longer les côtes et de prendre possession, au nom de l'Empire, de toutes les terres vacantes, sauf à ménager les réclamations éventuelles de la France. Ainsi fut fait, et le pavillon allemand flotta bientôt à Bagida (Togo), à Bell (Cameroun), à Angra Pequeña. En même temps, de l'autre côté de l'Afrique, les Allemands s'installaient sur la côte de Zanzibar. Tous ces événements, la brusque intervention de l'Allemagne, sa demi-entente avec la France, les progrès de celle-ci dans l'Afrique occidentale et l'accentuation de sa politique coloniale, prirent l'Angleterre de court. Elle s'était habituée à ne plus être gênée, et sa déconvenue fut extrême. Les Anglais se hâtèrent de reprendre barre en faisant la part du feu. Mais il était certain qu'ils n'étaient plus les maîtres de l'heure et de l'espace, et qu'il fallait s'entendre avec des tiers pour la liquidation.

Ce fut l'objet de la *Conférence internationale de Berlin* (1884-1885), où furent représentés quatorze États : l'Allemagne, l'Angleterre, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la France, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal, la Russie, la Suède-Norvège, la Turquie et les États-Unis. Le choix de Berlin comme siège de la conférence prouvait l'importance de l'intervention de l'Allemagne. Et cette réunion de diplomates, dont quelques-uns étaient certes peu versés dans les questions nouvelles qui allaient s'agiter, n'est pas un des événements les moins curieux de cette fin de siècle. Autour d'un tapis vert, les puissances européennes préludèrent sur des cartes, sans doute allemandes (l'établissement de Gotha dut les fournir), à ce découpage du monde africain, dont nous pouvons examiner aujourd'hui les lignes à peu près arrêtées. Il était difficile aux conférenciers assemblés de procéder, crayon en main, à un partage qui manquait de bases précises et qui soulevait d'ores et déjà les appétits et les convoitises, ils se contentèrent, en fin de séance, de signer des conventions d'une portée très limitée : — instituant un État indépendant du Congo, neutre comme la Belgique, sa fondatrice, sorte de grand tampon interposé entre les zones d'influence probables des trois principaux intéressés, France, Angleterre, Allemagne; — posant, dans le même but de réciprocité et de bénéfice communs, la libre navigation des fleuves africains; — créant le mot nouveau d'*Hinterland* pour laisser à chaque pénétrant l'aisance nécessaire aux annexions et... aux discussions.

La Conférence de 1884-1885 ne pouvait faire autre chose, mais l'*Acte général de Berlin* a eu des conséquences qu'on devait déjà prévoir. Il a créé, à côté de la vieille formule de l'équilibre européen, la notion d'un autre équilibre extra-européen (on dit aujourd'hui l'*équilibre mondial*), et il a ajouté aux principes du droit international l'idée d'un *droit public colonial*, donnant à la diplomatie la faculté d'intervenir avec ses formes habituelles de lenteur et d'apaisement.

A partir de 1885, en effet, à mesure que les explorations, les missions et les expéditions rivales se multiplient, particulièrement en Afrique, de nombreuses conventions et de véritables traités sont élaborés, signés, remaniés, modifiés, signés de nouveau, arrêtant les conflits individuels, réglant les hinterlands disputés, régularisant les annexions provisoires.

L'énumération de ces actes diplomatiques n'a pas sa place dans ce bref exposé, l'histoire en serait pourtant intéressante, et elle est encore à faire. Mais il s'en dégage certainement l'impression que les puissances européennes ont pu trouver assez facilement des termes d'entente et d'arrangement en subordonnant leurs intérêts particuliers à un sentiment commun, que nous énoncions plus haut sous le terme un peu vague de droit public colonial, et qui peut se définir : *le tacite acquiescement de tout le monde à vivre en paix et à éviter les guerres inutiles*.

Cette répugnance, de plus en plus marquée, des peuples européens à reprendre les anciennes et sanglantes querelles qui les ont tranchés en nationalités distinctes, est un des symptômes que le philosophe constate, avec le plus d'étonnement peut-être, dans la transition des idées du XIXe siècle au XXe siècle. Ceci paraît contradictoire avec le régime des nations armées, tel que l'Europe l'a pratiqué jusqu'ici, et avec les lourds budgets militaires, qui paraissent écraser les États et dont l'accroissement commence à provoquer les protestations réfléchies des penseurs, et, ce qui est plus grave, les courants instinctifs d'opinions auxquels obéissent souvent les gouvernements.

Mais des incidents caractéristiques ont accusé cette tendance des États européens à faire régler les dissentiments, les conflits, par la plume mieux que par l'épée. Et sans parler de la *Conférence de la Paix*, qui a siégé solennellement à la Haye sur l'invitation même d'un des plus puissants souverains de la terre, n'est-ce pas

une chose absolument nouvelle dans les annales de l'histoire que cette association des monarchies et des républiques européennes en vue de s'entendre sur la première liquidation de la question d'Extrême-Orient? Les circonstances qui l'ont provoquée étaient certainement inouïes et sans précédent, mais l'accord du premier moment, qui persiste encore malgré les tiraillements inévitables, ne se serait pas produit, s'il n'y avait pas eu dans les chancelleries européennes, une préparation latente des esprits aux idées d'arbitrage, d'intervention commune, de règlement pacifique des questions. Il serait plus que téméraire de penser que les guerres entre les peuples européens soient closes ou près de se clore, mais elles dépasseront sûrement les limites continentales qu'ils ont forgées depuis quatre siècles « par le fer et par le sang ».

L'Expansion européenne, en couvrant et partageant le Monde, a élargi les zones d'influence de chacun; elle a multiplié, semble-t-il, les prétextes des conflits, mais, en définitive, elle en a diminué les probabilités, de même qu'un virus s'atténue en se répandant, mais en se diluant.

Les questions coloniales sont nées du progrès économique et social des fortes races. Elles ont engendré des rivalités commerciales, dont l'âpreté, aussi bien que les disputes de frontières, peut conduire aux luttes armées; mais elles ont jeté ainsi dans les grands problèmes de la vie des individus et des nations des éléments nouveaux de richesse et de bien-être; elles ont fait comprendre quels pouvaient être les bénéfices des entreprises à longue échéance, quand elles ne sont pas troublées par les crises violentes et destructrices; elles ont rendu plus nécessaires les bienfaits de la paix, entre peuples commercialement liés entre eux; elles ont développé les relations internationales et fusionné parfois des intérêts qui s'ignoraient ou se contrariaient.

Ces considérations paraîtront peut-être aventurées; l'influence pacifique de l'Expansion européenne, telle que nous venons d'essayer de la préjuger, a reçu, en effet, un cruel démenti de deux guerres, dont l'une a fini avec le XIX^e^ siècle, et dont l'autre ouvre tristement le XX^e^ siècle. La grande république américaine, fille de l'Europe, qui avait gardé dans sa prodigieuse fortune la modération des désirs, a fait à une vieille puissance, glorieuse mais affaiblie, une guerre de convoitise. Si l'Espagne ne pouvait plus conserver les débris de son empire colonial, et avait même

mérité de les perdre par la continuation d'une politique archaïque et injuste, ce fut une surprise pénible de voir les États-Unis, terre de libertés, en tirer profit et inaugurer, à ses dépens, une politique de conquêtes militaires et d'impérialisme. Mais après la première effervescence de ce début d'expansion coloniale, les Américains, assez vite assagis, reviennent d'instinct à des vues plus pratiques, plus conformes à leurs traditions; ils affirment leur désir de respecter, sinon l'indépendance complète, du moins l'autonomie des Philippines et de Cuba, et, aujourd'hui même, ils montrent dans les conseils européens en Extrême-Orient une prudence calculée.

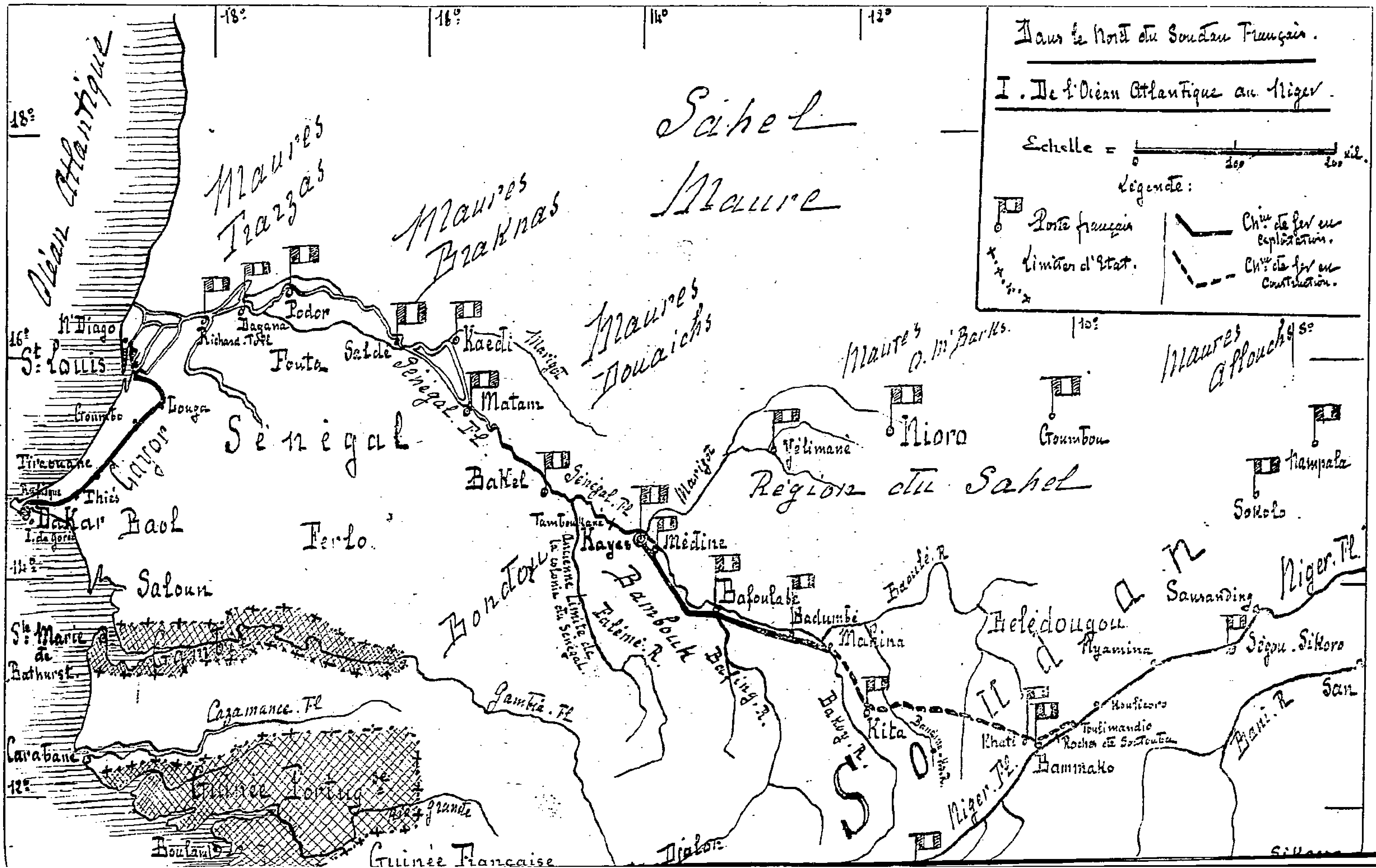
Dans le sud de l'Afrique, l'Angleterre, de son côté, a nettement violé le droit public international, en substituant aux règles ordinaires du respect des nationalités établies, une politique d'intérêt personnel sans scrupule; elle abuse de sa force pour réduire les petites républiques boers à n'être plus que des provinces de son empire. De même que dans le conflit entre les États-Unis et l'Espagne, et malgré les appels des Boers, l'Europe est restée muette et inactive; le principe de l'arbitrage récemment adopté à la Conférence de la Haye a été, par cela même, frappé d'un discrédit qui persistera longtemps.

On ne saurait légitimer ces violences contre lesquelles proteste l'honnêteté des peuples civilisés et qui, en France surtout, ont froissé les sentiments généreux de toute la nation, mais l'équilibre entre les grandes puissances ne semble pas dévoir en être modifié; chacune continuera donc, selon son tempérament, par la diplomatie ou par la guerre, à étendre sa sphère d'influence, en cherchant à établir sa suprématie sur les pays à portée de son action, rebelles à l'évolution économique qui remue le monde, ou impuissants à s'y conformer.

Dans la deuxième moitié du XIX^e siècle la question de l'Expansion européenne s'est donc posée par la force inéluctable des circonstances; nous nous proposons de montrer maintenant quels sont les résultats acquis, et quelles sont les éventualités et les conditions à prévoir pour l'avenir, dans ce Partage du Globe.

F. BRUGIÈRE.

(*A suivre.*)


Dans le Nord du Soudan Français.
I. De l'Océan Atlantique au Niger
Echelle = 0 100 200 kil.
Légende:
Poste français
Limites d'Etat.
Ch^in de fer en exploitation.
Ch^in de fer en construction.
Océan Atlantique
Maures Trarzas
Maures Braknas
Sahel Maure
Maures Douaichs
Maures O. M'Barks
Maures Allouchs
N'Diago
St Louis
Dagana
Richard-Toll
Podor
Fouta
Saldé
Kaedi
Matam
Sénégal
Sénégal. Fl.
Louga
Cayor
Thiès
Dakar
Baol
Saloun
Ferlo
Bakel
Kayes
Médine
Yélimané
Nioro
Goumbou
Nampala
Sokolo
Région du Sahel
Bondou
Bambouk
Falémé R.
Bafing R.
Bakoy R.
Bafoulabé
Badumbé
Makina
Beledougou
Nyamina
Sansanding
Ségou Sikoro
Niger. Fl.
Kita
Khati
Bammako
Soudan
Bani R.
San
Gambie Fl.
Cazamance Fl.
Carabane
Ste Marie de Bathurst
Guinée Portug.
Rio Grande
Guinée Française
18°
16°
14°
12°
10°

DANS LE NORD DU SOUDAN FRANÇAIS

La colonie du Sénégal est la plus vieille colonie de la France. Dès 1368, des marins dieppois abordèrent dans la baie de Dakar; ils établirent une série de comptoirs depuis le cap Vert jusqu'au fond du golfe de Guinée. Les désastres de la guerre de Cent Ans et les guerres religieuses arrêtèrent les entreprises coloniales; les établissements de la côte d'Afrique furent abandonnés et ce n'est qu'à la fin du XVIe siècle que les commerçants français reparurent dans ces parages. Richelieu donna une grande impulsion au commerce maritime par la création des compagnies privilégiées. Saint-Louis fut fondé à cette époque; les Anglais s'en emparèrent pendant la guerre de Sept Ans. Le Sénégal nous fut rendu au traité de Versailles (1783); perdu de nouveau pendant les guerres de l'Empire, il nous fut définitivement restitué en 1814.

Cette colonie resta cependant languissante jusqu'en 1854. A ce moment le gouvernement français, cédant aux instances des commerçants de Bordeaux qui n'avaient cessé de trafiquer avec ce pays dont ils appréciaient l'avenir, établit un plan de réforme, dont il confia l'exécution à un officier de haut mérite, le commandant du génie Faidherbe.

Faidherbe se préoccupa d'abord d'assurer la paix et la liberté des transactions sur le bas fleuve; il repoussa les Maures sur la rive droite et leur imposa des conventions toujours respectées depuis. Il fonda les postes militaires de Podor, Matam; puis quelque temps après, en 1856, celui de Médine, à 925 kilomètres de Saint-Louis, en amont de Kayes, qui est à la limite de la navigation du fleuve aux hautes eaux.

Mais bientôt, un sérieux danger allait menacer cette prospérité naissante. En 1857, un marabout de race toucouleur, el Hadj

Omar, après avoir dévasté les régions du haut Niger et du haut Sénégal, vint, avec 20,000 hommes, attaquer le poste de Médine que gardait une petite garnison de 64 hommes dont 11 Européens seulement, sous le commandement d'un officier indigène, Paul Holl.

La baisse des eaux ne permettait pas de secourir cette vaillante troupe qui repoussa trois assauts et resta bloquée pendant trois mois. Elle fut heureusement dégagée au moment où les derniers vivres s'épuisaient. El Hadj Omar demanda la paix. L'occupation du haut Sénégal fut dès lors assurée; le port de Dakar fut fondé en 1863; des télégraphes furent établis et des chemins de fer commencés.

Le premier chemin de fer achevé fut celui de Dakar à Saint-Louis, 263 kilomètres; son importance est considérable, car la rade de Dakar, fermée par l'île de Gorée, abritée par le promontoire du cap Vert, est, non seulement, le seul port toujours abordable de la côte de l'Afrique française, l'entrée du port de Saint-Louis étant gênée par une barre dangereuse, mais c'est aussi le meilleur port de toute la côte occidentale d'Afrique et le point de relâche ordinaire des paquebots qui se rendent dans les mers de l'Amérique du Sud, comme dans celles de l'Afrique du Sud.

Le Sénégal étant navigable pendant les mois de juin à novembre jusqu'à Kayes, la ligne ferrée de pénétration vers le Niger fut amorcée en ce point pour être dirigée ensuite par Badumbé et Kita sur Bammako, tête supérieure de la navigation du Niger. (De singuliers retards, dus plutôt aux erreurs administratives et à l'insuffisance des capitaux qu'aux difficultés matérielles à surmonter, n'ont pas encore permis de pousser la voie beaucoup au delà du poste de Badumbé.)

L'année climatérique du Sénégal se partage en deux saisons : l'hivernage, saison des pluies, juin à novembre, pendant laquelle le fleuve est navigable jusqu'à Kayes, à environ 900 kilomètres de l'embouchure, et la saison sèche, de novembre à mai, pendant laquelle les navires calant 3 mètres ne peuvent remonter qu'à 330 kilomètres de Saint-Louis. Pendant l'hivernage ont lieu les transactions commerciales le long du fleuve et le ravitaillement des postes supérieurs. Pendant la saison sèche, plus favorable aux mouvements militaires, les troupes de relève partent pour l'inté-

rieur, et les colonnes expéditionnaires vont planter plus loin un nouveau jalon de l'occupation française et de la civilisation. C'est ainsi que, depuis 1881, chaque année a été signalée par un mouvement en avant. De 1881 à 1891, Borgnis-Desbordes, Combes, Frey, Gallieni, Archinard, Humbert ont porté, jusqu'au Niger et au delà, le drapeau français au milieu de la barbarie africaine.

En 1893, le lieutenant-colonel Bonnier occupe Tombouctou, cette mystérieuse capitale du pays noir, qui ne se trouve être qu'une grande bourgade en ruines. Puis, nos officiers explorent le Niger jusqu'à ses embouchures. Le commandant Toutée, le lieutenant de vaisseau Hourst en déterminent le cours et les conditions de navigation. Le commandant Monteil atteint le lac Tchad et revient par Tripoli.

On peut dire que chaque campagne ajoute une feuille à la couronne de lauriers de nos intrépides explorateurs.

Les expéditions, partant du Sénégal, se relient avec celles des côtes de Guinée et du Dahomey. Enfin, en 1900, sur le lac Tchad même, se réunissent les missions militaires venues de l'Algérie, du Congo et du Sénégal; le grand domaine de l'Afrique occidentale française est définitivement créé; ses limites à l'est sont arrêtées au point où nos entreprises se heurtent à la rivalité anglaise; au nord, nous relions l'Afrique occidentale au Sud-Algérien, vastes étendues de pays, mais déserts de sables sans eau, et dans lesquels aucun intérêt commercial ou civilisateur ne balance suffisamment les efforts du présent ni ne justifie d'espérances d'avenir. Mais, dans la boucle du Niger, la terre est productive, la population relativement dense s'accroîtra rapidement, maintenant que sont annéanties les hordes sanguinaires, telles que celles de Samory, qui ravageaient le pays et le dépeuplaient, massacrant une partie des habitants et réduisant les autres en esclavage.

Les populations de la région du Sénégal et du haut Niger appartiennent à des races très diverses. Les Maures de la rive droite paraissent être d'origine berbère, mélangés de sang noir. Les Ouoloffs du bas fleuve sont des noirs de superbe stature; les Bambaras de la région du haut Sénégal, plus intelligents, sont cultivateurs ou commerçants, de même que les Sarracolets qui sont, en partie, des commerçants nomades ou des colporteurs.

Les Peuhls, au teint moins foncé, remarquables souvent par l'élégance de leurs traits ont des coutumes plus affinées et parlent une langue harmonieuse; ils sont répartis dans tout le pays sans constituer de groupes compacts; ils ont, dit-on, formé autrefois de vastes empires dans le Soudan et l'on prétend pouvoir attribuer à cette race une origine égyptienne.

Les Toucouleurs sont des métis de Peulhs et de noirs, chez lesquels l'élément noir domine. Intelligents, guerriers, musulmans fanatiques, on les trouve surtout dans les régions du haut Sénégal et du Niger. Ce sont eux qui ont opposé la résistance la plus sérieuse à la pénétration française.

Ces peuplades sont, en majorité, musulmanes, mais une partie est restée fétichiste et ceux-ci se plient plus facilement à notre domination.

Parmi nos adversaires de la veille se recrutent aujourd'hui ces merveilleux soldats des bataillons sénégalais et soudanais, qui, sous la conduite de quelques officiers et sous-officiers européens, ont donné de si brillantes preuves de bravoure, de dévouement et de fidélité. On peut considérer comme terminée la conquête de ces régions; leur pacification s'achève sous la surveillance et sous l'influence des postes militaires répartis dans les principaux centres; des insurrections sont improbables; la puissance des grands chefs guerriers est anéantie; l'exploitation des produits naturels du pays, parmi lesquels les plus importants sont les arachides, les gommes, le caoutchouc, le coprah, semble devoir ouvrir une ère nouvelle à l'activité européenne qui, d'autre part, pourra y trouver d'utiles débouchés à ses industries, dès que les transports seront assurés par l'achèvement des voies de communication.

Les notes de voyage que nous donnons ci-après nous semblent donc devoir présenter un intérêt tout particulier pour ceux qui se préoccupent de l'avenir de ces nouveaux domaines ouverts à la civilisation.

La Rédaction.

I

DE L'ATLANTIQUE AU NIGER

Il faut avoir désiré une chose avec toute la violence que donnent la jeunesse, le goût des aventures, la passion du nouveau et du non-vu; il faut s'être dépensé, pour atteindre son but, en courses, démarches et préparatifs de toutes sortes, avoir garni fiévreusement ses caisses de tout le nécessaire, après s'être longuement meublé l'esprit de récits de voyages, légendes, histoires d'héroïques conquêtes, qui finissent par faire de certains noms, des noms d'attraction irrésistible; il faut tout cela, pour comprendre et sentir ce que nous éprouvions, mon ami Paul Mariène et moi, en arrivant en vue de Dakar, par une claire et belle matinée de fin octobre.

Depuis notre départ de Bordeaux, à bord du paquebot *le Brésil*, nous étions tout à nos chers projets, depuis si longtemps caressés; munis de toutes les autorisations nécessaires, nous allions pouvoir parcourir le nord du Soudan français, nous enfoncer vers l'est aussi loin que possible, gagner Kayes, le Niger, Tombouctou et peut-être pousser plus au nord, chez les nomades du désert; notre ambition comme notre confiance étaient sans limites.

Aussi, avec quelle impatience avions-nous fouillé l'horizon de nos lorgnettes depuis que *le Brésil*, enfin sorti des tourmentes du golfe de Gascogne et du travers de Gibraltar, avait laissé à tribord Madère, puis les Canaries, pour voguer sur une mer calme, à portée de fusil des parages de Rio de Oro. Notre plaisir était tel que nous n'étions pas loin de trouver magnifique la côte plate et sablonneuse qui se déroulait devant nous, avec, au loin, des dunes successives se découpant sur le bleu du ciel comme les vagues d'un océan immobile, sans autre ornement à ce monotone décor que les silhouettes du poste militaire de Rio de Oro, apparues tout à coup au tournant de quelque lagune, avec ses murs d'un blanc cru sur ce fond d'ocre et son immense drapeau espagnol, que gran-

dissaient, comme quelque emblème fantastique, la limpidité de l'air et la nudité absolue des sables environnants.

Maintenant, c'était le port de Dakar, en vue duquel nous arrivions au lever du jour. Vite, coiffés de nos casques coloniaux — depuis trois jours nous ne désirions rien tant que les mettre — nous nous précipitions sur le pont, qu'encombraient passagers et colis; quelques maigres arbres apparaissaient, marquant la pointe du cap Vert; mais bientôt, ce cap doublé, *le Brésil*, en entrant en rade, nous découvrait la vue de cette immense étendue d'eau calme et sûre, si bien protégée par le cap lui-même et par l'île de Gorée, avec, au premier plan, la silhouette de plusieurs grands navires, paquebots, transports, stationnaires, et, dans le fond, les maisons de la ville et l'alignement des quais, encore inachevés, d'où se détachaient une foule de petites embarcations, sampans, chalands de toutes sortes, se hâtant vers *le Brésil* de toute la toile de leurs voiles.

Bientôt, toute cette flottille grouillait autour du paquebot et nous sautions, au risque de nous rompre le cou, dans les bras de vigoureux noirs, qui nous installaient dans leur sampan et nous jetaient, en quelques embardées, sur les quais de Dakar. Certes, nous devions avoir l'air alors de quelques valeureux conquistadores; car, en débarquant, nous frappions le sol du talon, comme si nous prenions possession d'une terre nouvelle et, chose plus grave, nous ne pensions pas à nous occuper de nos bagages; heureusement nos noirs, rompus à ces sortes de débarquement, y pourvurent du mieux qu'il fut possible.

Dakar eût pu nous offrir un séjour très agréable avec ses larges avenues bordées de maisons blanches, ombragées d'arbres bien verts et parcourues par de nombreux noirs, au milieu desquels les Ouoloffs se distinguaient par leur stature élevée, leur allure solennelle et la pureté de leur type; la matinée était délicieuse, sous la brise du large, en ce commencement de saison sèche, sorte de printemps africain, où le soleil n'est pas trop ardent, l'air léger, sans humidité; mais, notre hâte était si grande d'aller de l'avant, que nous étions incapables d'apprécier, comme elle le méritait, la douce sensation de bien-être et de fraîcheur qui se dégageait de tout cet ensemble; nous ne nous la rappelâmes que plus tard, lorsque nous fûmes perdus dans les sables du nord de Tombouctou

et, plus tristement encore, lorsque nous apprîmes les ravages causés par la fièvre jaune dans cette oasis si merveilleusement située au bord de l'Océan.

Ce dont nous nous souvînmes souvent aussi, dans nos courses à travers le Soudan, alors que nous marchions escortés par quelques hommes de nos troupes indigènes, c'est de l'admiration où nous avait jetés, dès notre arrivée, la vue des tirailleurs et des spahis sénégalais, soldats superbes, au physique vraies statues de bronze, et que nous savions être, au moral, les plus précieux et les plus dévoués auxiliaires de la colonisation française. Toutes les qualités d'endurance, de discipline, de fidélité, que les mille expéditions, auxquelles ils prirent part, disaient exister en eux, nous les retrouvâmes aussi nettes et aussi belles chez leurs cadets du Soudan, dont les cases se groupent en villages de smalas près de chacun de nos postes et dont les tombes, par une mesure touchante, s'alignent, dans les cimetières européens, à côté de celles de leurs chefs blancs.

Dès le lendemain de notre débarquement, dix heures de chemin de fer nous faisaient parcourir les quelque 300 kilomètres, qui mènent, par le Cayor, de Dakar à Saint-Louis. Là encore, sur tout le trajet, que d'observations à faire, qui montreraient combien la colonisation peut transformer un pays, naguère réputé comme inculte; Rufisque, Thiès, Tiouaouane, Mekké, Louga viennent affirmer, par leur activité, la prospérité de la colonie; les arachides y abondent, en partent par trains entiers à destination de Dakar; la population noire s'y presse en foule, se mêlant aux transactions commerciales, fournissant aux différents services, chemin de fer, télégraphes, maisons européennes, la majeure partie de leurs employés, jetant dans les gares une animation extraordinaire, les faisant ressembler parfois, par la jacasserie ininterrompue des femmes, par le bariolage de leurs *boubous* ou de leurs serre-tête en soie de couleurs vives, par la profusion et les dimensions, vraiment exotiques, de leurs bijoux d'or, à quelques immenses volières, où l'on aurait rassemblé les oiseaux les plus piailleurs et les plus colorés du centre africain. Vraiment, la femme indigène apparaît là si amoureuse de ce qui brille, si changeante en ses désirs toujours nouveaux de colifichets, si jalouse aussi de ses voisines, qu'on la trouvera plus tard, loin, très loin de la femme

encore primitive du Soudan français. Et cependant, là comme ailleurs, elle apporte sa bonne part à l'œuvre de civilisation; car le noir, bien que polygame, aime ses femmes et secoue sa paresse native pour travailler et pouvoir ainsi les parer à son gré.

Cette traversée du Cayor nous avait donné, par sa population au moins, une sensation d'Afrique; Saint-Louis allait nous ramener en Europe. A voir cette ville, avec son immense pont Faidherbe, jeté sur le Sénégal, avec ses rues larges et alignées, bordées de maisons aux façades blanchies, derrière lesquelles

OUOLOFFS DE THIÈS (CAYOR).

grouille la population indigène, avec son palais du Gouverneur, son esplanade, son kiosque à musique, ses immenses casernes, on dirait quelque cité européenne, correctement bâtie, où l'on aurait implanté une population noire spéciale, population d'aspect toujours solennel, mais moins vive, moins expansive, moins originale de costumes, affectant, une partie, de s'habiller à l'européenne, l'autre, de se vêtir de boubous sombres ou simplement blancs.

Pour retrouver le vrai noir, il faut traverser un petit bras du Sénégal, gagner la mer et visiter sur ses bords, soit le marché indigène, soit le village de N'Diago. Là, la vie renaît; il est dix heures du matin; le marché est tout activité; les petits tas de

sucre, de café, de sel, de mil, les calebasses de lait, les étoffes de guinée, les colliers en faux corail, en verre de couleur, les *gris-gris* en cuir, en métal, les foulards, les peignes s'y alignent devant les marchandes ou les marchands indigènes, tranquillement assis sur leurs talons; on croirait, tellement chaque étalage est restreint, tellement les objets qui les composent sont chacun dosés, répartis, métrés en petites quantités, que l'on a devant les yeux des sortes d' « épiceries de poupées », des petites boutiques données en cadeau aux étrennes. Et, plus on s'avancera en Afrique, plus se précisera ce caractère des marchés indigènes.

LE SÉNÉGAL ET LE VILLAGE DE N'DIAGO (PRÈS SAINT-LOUIS).

C'est que, si le noir est versatile et tenté d'acheter souvent, il n'achète jamais que très peu à la fois, ce qu'il lui faut, et rien de plus; il se réserve ainsi de pouvoir recommencer. Mais, qu'on ne croie pas que, pour cela, les ventes se fassent facilement! Loin de là! les commères discutent, bataillent, marchandent et le tapage de volière bat son plein.

Au village noir de N'Diago, en ces mêmes moments, tout est plus calme; les heures chaudes du jour arrivent; aux abords des cases, les femmes finissent de piler le mil, dans de grossiers mortiers ancestraux, formés de troncs d'arbres à peine équarris; le couscous se prépare; ceux des membres de la famille que leurs occupations n'appellent pas au dehors sont assis à l'ombre, sur

le pas des portes, fumant ou se polissant les dents avec un morceau de bois tendre ou encore palabrant avec quelque voisin; le repos est leur suprême bonheur et ils en usent en bons philosophes. C'est dans ce décor de tranquillité que les diverses cases, sortes de ruches d'abeilles ou de pigeonniers, aux toits pointus, en torchis, s'alignent jusqu'à la mer, en une large avenue, de sable étincelant, bordée de magnifiques palmiers, géants d'âge et de taille respectables, qui ne rappellent ceux de la Promenade des Anglais de Nice que comme les peupliers de la Beauce rappellent ceux des bergeries d'enfants.

Mon ami Mariène s'est ému de ces spectacles africains; mais, loin de le retenir ici, son émotion ne fait que surexciter son impatience; il veut « la brousse », sans maisons, sans villes, sans chemins de fer — la libre vie et le libre horizon. — Un vapeur, auquel le niveau des eaux du Sénégal permet encore de remonter le fleuve jusqu'à Madam, appareille demain; nous le prendrons; l'occasion du reste ne se retrouverait peut-être pas; car la saison sèche avance, le fleuve baisse et certains des seuils sablonneux ou rocheux, qui le coupent au delà de Podor, pourraient bien, si nous nous laissions gagner par le temps, ne plus être franchissables par les vapeurs.

Oh! les lenteurs et les incertitudes de la navigation sur le Sénégal!

Notre bateau, qui cale de 1 m. 20 à 1 m. 30, mesure environ 20 mètres de long et se présente bien à l'œil; il a presque l'air capable de tenir la mer et de fournir ses 8 ou 10 nœuds à l'heure; mais il n'a pas la liberté de ses mouvements; à ses flancs, à son arrière sont accrochés une dizaine de chalands de tout tonnage, chalands bondés de marchandises et de voyageurs indigènes, qui l'alourdissent et vont considérablement retarder sa marche. C'est toute une flottille qui est suspendue à lui; aussi démarre-t-il avec précaution et ne peut-il marcher qu'avec prudence, avec solennité aussi, comme une mère gigogne, qui s'avancerait très fière d'avoir ses enfants groupés autour d'elle.

Et puis, le capitaine, un métis de la plus belle sépia, vieux routier qui connaît admirablement son fleuve, n'est pas sans inquiétude sur le trajet qu'il pourra fournir. Jusqu'à Podor, rien à

craindre; le Sénégal, d'une couleur terreuse, est très large et surtout profond; la navigation y est toujours facile. Mais, après Podor, les difficultés commencent. Nous voici en novembre, bientôt en pleine saison sèche; le fleuve, qui dans la saison des pluies, de juin à octobre, coulait à pleins bords entre ses rives escarpées et offrait une route praticable jusqu'à Bakel et même jusqu'à Kayes et Médine, voit ses eaux baisser. Son niveau sera-t-il encore assez élevé pour que nous ne soyons pas arrêtés par les barrages naturels, qui le partagent en bassins successifs, à Aleibé, à Saldé, à Kaedi, à Madam? Au delà de ce dernier point, il n'y faut plus songer, à cette époque de l'année, les seuils rocheux de Bakel et Tamboukané n'étant alors franchissables que par des bateaux calant au plus 30 ou 35 centimètres.

La vie à bord ne présente du reste pas un intérêt suffisant pour que l'on désire la voir se prolonger; nous sommes une trentaine de passagers entassés sur notre peu confortable bâteau; la nuit, dix couchettes seulement sont à notre disposition, toutes placées dans une seule et même grande cabine, où l'on étouffe, où l'on est dévoré par des moustiques insatiables; mieux vaut s'installer sur le pont, y déployer son lit de camp, s'y couvrir de sa moustiquaire et jouir de la fraîcheur des soirées et des nuits du novembre africain. Le jour, le temps passe encore assez agréablement pendant la matinée, alors que le soleil n'est pas très violent; mais, quand vient midi, on atteint à l'ombre 37 ou 38°, et, bien qu'en partie protégé par les toiles, tendues en vélum sur le pont, on se déplace en vain pour échapper à la chaleur — et pourtant ces 38°, qui, au départ, nous semblaient une température de fournaise, nous donneront au retour du Soudan une sensation délicieuse de printemps.

Point ou peu de distractions; le Sénégal reste large et les rives très éloignées; on voit au passage se silhouetter sur la rive sud, qu'habitent les populations noires, quelques cases de villages ou les bâtiments de nos établissements de Richard Toll et de Dagana; sur la rive nord, où nomadisent les Maures, rien; nous en sommes trop loin pour y discerner quoi que ce soit. Mais, passé Dagana, le fleuve se rétrécit; le capitaine, qui choisit avec soin sa voie au milieu des méandres et des îlots, nous annonce Podor et brusquement le poste français nous apparaît au détour d'un coude.

Une escale d'une heure nous permet de nous jeter rapidement

à terre, avec cette impatience qu'éprouvent tous les nouveaux venus en Afrique. Nous parcourons le village noir, enfonçant dans le sable jusqu'à la cheville, nous arrêtant, ici pour boire du lait frais que des femmes peuhles, ces laitières incomparables, vendent par grandes calebasses au coin de quelque carrefour, là pour acheter des *gargoulettes*, sortes d'alcarazas en terre cuite, que fabriquent les femmes Ouoloffs et Bambaras; les cases des indigènes sont tout en terre, aussi bien les murs percés d'étroites ouvertures que les toits formant terrasses; on dirait, à voir l'ensemble de ces constructions, des rangées de dés à jouer, à moitié enfouis dans le

FEMME PEUHLE A PODOR.

sable, laissant entre eux d'assez grands espaces que ferment des murs de terre et où l'on aperçoit du bétail, des bœufs, des chèvres. Ce ne sont plus là les cases, ruches d'abeilles, du village noir de Saint-Louis, et notre curiosité est satisfaite de cette diversité; mais, nous ne savions pas alors que l'architecture noire n'avait que ces deux seuls types de construction et que, à l'avenir, durant notre séjour en Afrique, il nous faudrait nous contenter de revoir tantôt l'un, tantôt l'autre.

Maintenant, notre vapeur monte vers Saldé; les rives du fleuve se rapprochent; la baisse des eaux laisse voir leurs escarpements et le Sénégal ainsi endigué prend l'aspect d'un véritable canal; sur les pentes des bords, apparaissent les différentes cul-

tures de mil, maïs, petits oignons, faites par les indigènes, dans les terrains d'alluvion, cultures dont la rapidité de croissance est telle que, sitôt les pluies terminées, on peut procéder, avant l'arrivée des grosses chaleurs du milieu de la saison sèche, à deux ou trois plantations successives. Le spectacle devient intéressant; sur la rive maure, circulent d'immenses troupeaux que conduisent un ou deux nomades, juchés sur d'énormes bœufs à bosses; sur la rive noire, à chaque village que nous longeons, viennent se grouper les indigènes, tout en joie d'assister au passage du vapeur et nous saluant de cris variés; leurs costumes n'ont plus la variété ni la richesse relative de ceux du Cayor; ils se composent uniformément, pour l'un et l'autre sexe, de quelque pagne roulé autour des reins, et encore, pour les enfants, semble-t-on la plupart du temps considérer ce morceau d'étoffe comme superflu; la vie paraît se concentrer sur ce fleuve, qui est vraiment, dans ces pays torrides, la meilleure source du peu de bien-être que peuvent se procurer les populations; tout le monde y barbote, les enfants pour leur plaisir, les femmes, avec leur dernier né attaché sur leurs reins, pour y nettoyer leurs primitifs vêtements et leurs calebasses, les hommes pour y pêcher quelques-uns de ces excellents poissons auxquels les officiers de la colonie, la plupart « capitaines », ont fait la gracieuseté de les nommer de leur propre titre.

En dehors des villages, les indigènes sont remplacés sur les rives par de superbes et nombreux crocodiles, qui, aux heures chaudes du jour, se complaisent à s'étirer au soleil. Alors, la grande distraction à bord est de saluer ces paisibles philosophes de quelque cartouche Gras; les paris s'engagent, pour ou contre les tireurs et bientôt c'est une véritable fusillade, souvent aux applaudissements des noirs, qui ont pu observer de loin les péripéties de la chasse et sont enchantés d'être débarrassés d'une partie de ces dangereux voisins. Ainsi on fait le bien en s'amusant et on écourte le temps du voyage.

Nous voici à hauteur de Kaedi, dont nous voyons les bâtiments du poste, avec leurs créneaux, leurs meurtrières et leurs canons, sur une hauteur de la rive maure, à quelque distance du fleuve; c'est le seul poste jeté de ce côté du Sénégal, pour contenir les nomades et leur imposer le respect de notre drapeau. Nous ne faisons que passer et continuons vers Matam, mais avec quelles

précautions. Tantôt nous suivons le milieu du fleuve, tantôt nous louvoyons d'une rive à l'autre pour chercher le chenal le plus

NOTRE CAMPEMENT A MATAM.

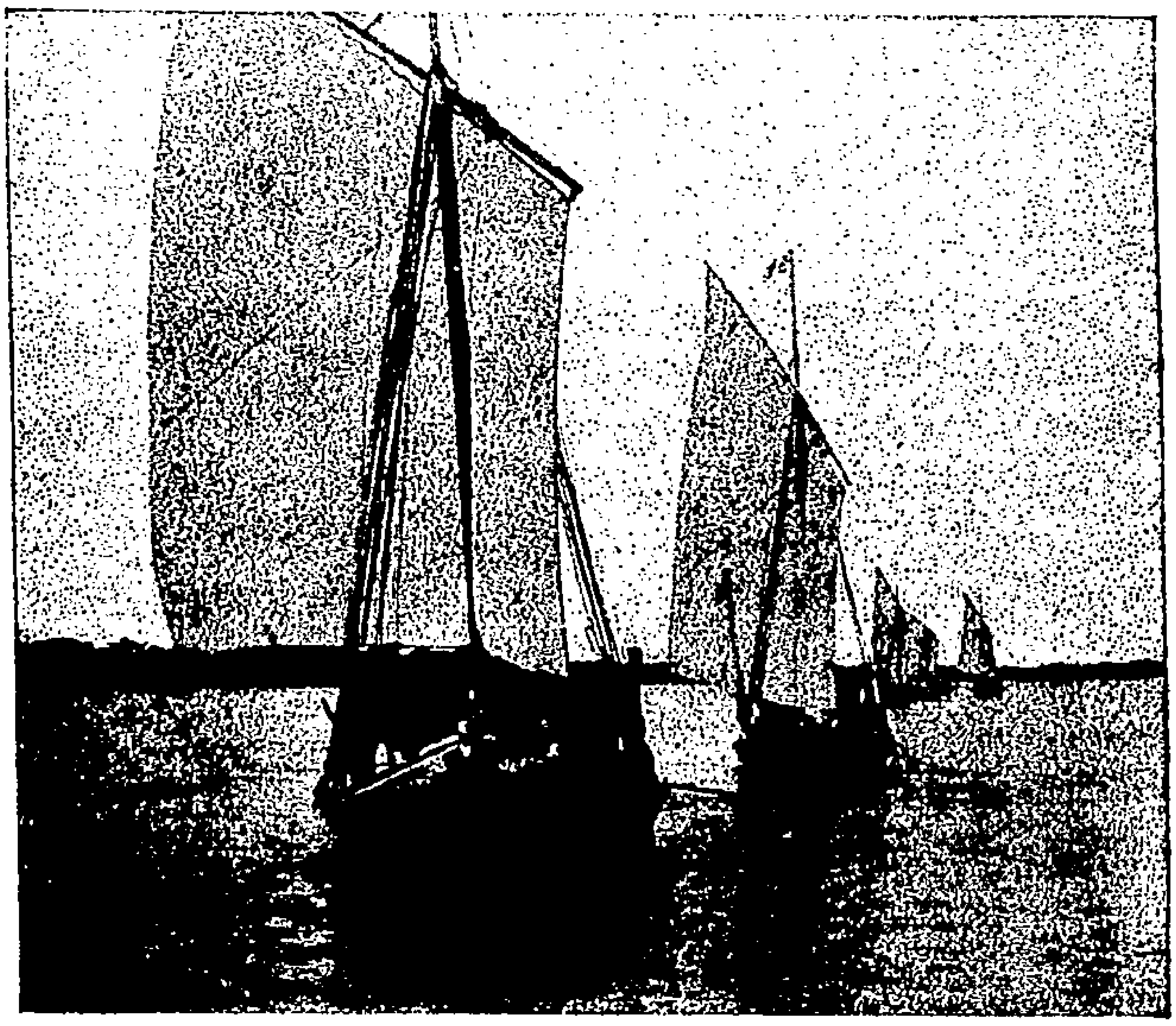
profond; un noir est à l'avant, qui jette la sonde et annonce de temps à autre les fonds qu'il a relevés : 1 m. 40, 1 m. 50, 1 m. 45... Nous nous prenons à suivre avec intérêt cette annonce monotone;

QUELQUES CAISSES ! — A MATAM.

nous calons 1 m. 30. Allons-nous être obligés de nous arrêter? Voici Matam, que nous dépassons. La sonde accuse 1 m. 35.

Machine en arrière! Le capitaine ne veut pas s'engager au delà et risquer de s'enliser; nous revenons sur nos pas et débarquons à Matam, où viendront nous prendre dans quarante-huit heures des chalands demandés à Kayes.

Ces quarante-huit heures d'arrêt, après cette course de plus de quinze jours en paquebot, chemin de fer et bateau, sont comme un soulagement et bientôt nous avons l'impression d'avoir reconstitué notre home, dans la case indigène où nous nous installons, Mariène et moi, au milieu des cases de toute une famille noire,

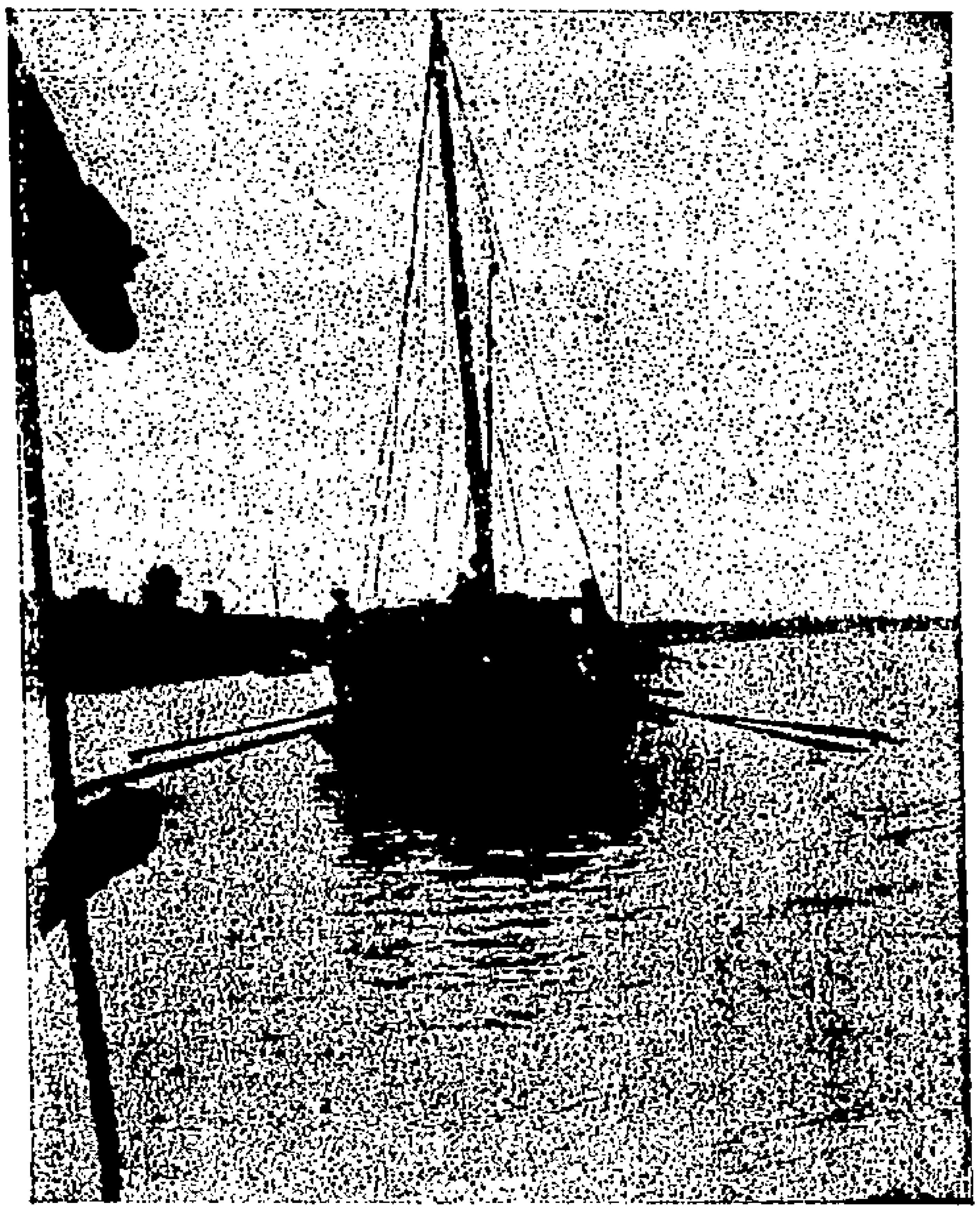


MONTÉE DU SÉNÉGAL A LA VOILE.

qui suit d'un œil émerveillé les préparatifs de nos boys, l'installation de notre cuisine, le dressage de nos lits de camp. Et pourtant, ces noirs de Matam doivent se juger très civilisés; l'un d'eux, qui parle à peu près le français (il a été employé autrefois à la direction d'artillerie de Saint-Louis), disserte avec faconde sur ses droits d'électeur; il connaît même la loi sur les réquisitions militaires! Somme toute, ce sont de braves gens, qui nous aident volontiers à retrouver nos caisses dans le chaos des colis débarqués et nous guident dans nos parties de chasse.

Mais les chalands attendus sont arrivés et il faut réembarquer.

Ce sont des bateaux plats, longs de 5 ou 6 mètres, larges de 2 environ, ne calant que 30 centimètres et surmontés de cabines en bois ou de paillottes, vraies rôtissoires pendant les heures chaudes du jour; nous avons 300 kilomètres à faire de Matam à Kayes, et nous ne pourrons guère marcher à plus de 30 kilomètres par jour; six *laptots*, sous les ordres d'un chef, manœuvrent chacune de ces embarcations et Dieu sait qu'elles ne sont pas légères; s'il y a de la brise et qu'on puisse l'utiliser, tout

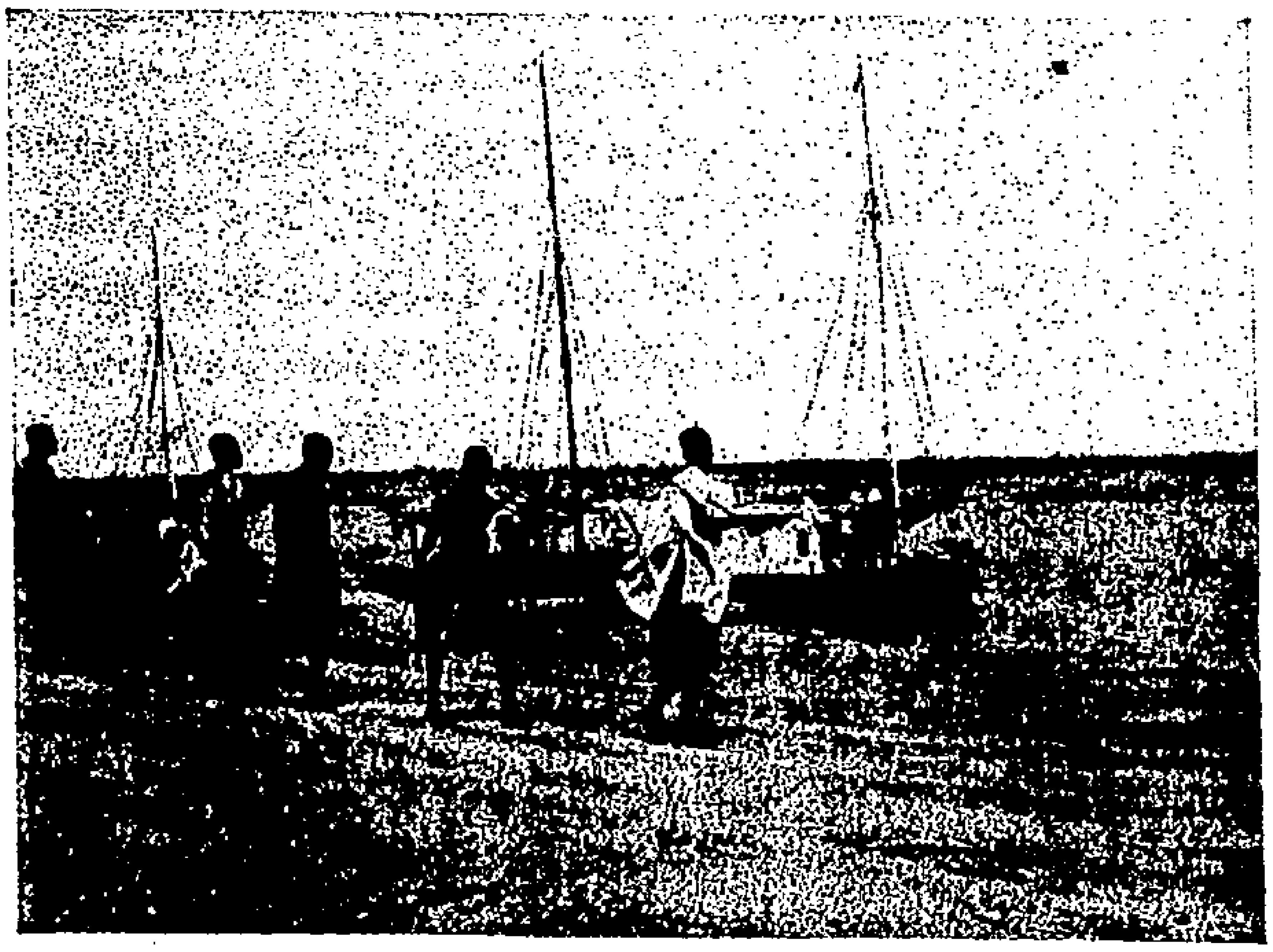


LA MONTÉE DU SÉNÉGAL A LA RAME.

va bien : on tend les voiles et on file sans secousse, tout le monde étant au repos; sinon, on n'avancera qu'à force de rames, ou à coups de gaffes ou encore à la cordelle, remorqué par l'équipage de laptots, qui sue sang et eau sur la rive, s'ouvre un passage dans les cotonniers, s'écorche aux ronces, glisse dans les marécages du bord, crie, se chamaille, chante quelque mélopée plaintive pour s'entraîner et se soutenir, se jette à l'eau pour rejoindre le chaland ou pour le dégager, mais donne l'exemple d'une endurance, d'un dévouement, d'une conscience à remplir son devoir qui ne sont pas sans mériter l'estime.

A chaque instant, du reste, bien que nous ne calions que quelques centimètres, nous risquons de nous envaser; nous devons nous faufiler à travers les bancs de sable ou dans les intervalles laissés entre les rochers, dont les têtes apparaissent en plusieurs points, en aval de Bakel d'abord, puis en amont de ce poste, et enfin à Tamboukané, le dernier barrage avant d'atteindre Kayes, mais aussi le plus dangereux, car il est le plus élevé et n'est guère franchissable, lors des pluies, que pendant une soixantaine de jours par les vapeurs du type de celui qui nous a transportés.

Aussi peut-on dire que c'est à deux ou deux mois et demi seule-



LA MONTÉE DU SÉNÉGAL A LA CORDELLE.

ment qu'est réduite la praticabilité réelle — la praticabilité commerciale — du Sénégal entre Saint-Louis et Kayes, c'est-à-dire celle qui permet à des vapeurs de tonnage suffisant, pour assurer un rendement profitable, de transporter directement, sans transbordement et en une dizaine de jours, des marchandises sur les 900 kilomètres qui séparent ces deux villes.

Mais, pour nous, qui sommes friands d'impressions et d'observations, le voyage en chaland n'est pas sans attrait. Pendant les premières et les dernières heures du jour, on descend à terre, on s'écarte du fleuve, courant la brousse, traversant de grandes étendues de cotonniers sauvages, cheminant dans de maigres forêts, à la poursuite de quelque gibier; on traverse les villages

de la rive noire, Fora, Adabèré, Gande, tous pourvus de leurs champs de culture, puis l'importante escale de Bakel, avec ses

SUR LES BORDS DU SÉNÉGAL A BAKEL.

quais bordés de magasins de traitants, ses nombreux groupes de cases indigènes, son village de tirailleurs, son poste solidement construit à un coude du Sénégal, qu'il bat de ses canons; on

ENFANTS INDIGÈNES A BAKEL.

revit quelques instants à voir ces appareils de défense, heureusement à peu près inutiles aujourd'hui, les temps de la conquête du

haut fleuve; puis on reprend la marche, arrêté tantôt par quelque incendie de brousse, spectacle de joie délirante pour les noirs, mais nécessaire aussi à la préparation des cultures, tantôt par quelque marigot important, comme la Falémé, cette ancienne limite entre les colonies du Sénégal et du Soudan, que l'on franchit tant bien que mal, en se mouillant consciencieusement et sans trop penser aux mines d'or que jalonne son lit. Le soir, c'est la halte aux abords d'un village, la course aux œufs, aux poulets, au lait frais, le dîner sur la berge, à la lueur des photophores, au milieu d'un cercle d'indigènes, dont les yeux ahuris disent la

LE POSTE FRANÇAIS A BAKEL.

stupéfaction de voir combien est compliquée la vie des civilisés. La nuit, on couche sur la rive ou sur les toitures des cabines et l'on dort, sans cauchemars, malgré les hurlements de quelques hyènes lointaines ou les appels de quelques bandes de singes en promenade de nuit.

Kayes, la capitale de ce qui administrativement formait la colonie du Soudan avant les décrets de dislocation de fin 1899, Kayes, où nous arrivons, après une vingtaine de jours d'isolement et de navigation sur le fleuve, nous surprend presque par ses quelques quais en pierre, par sa large rue principale courant le

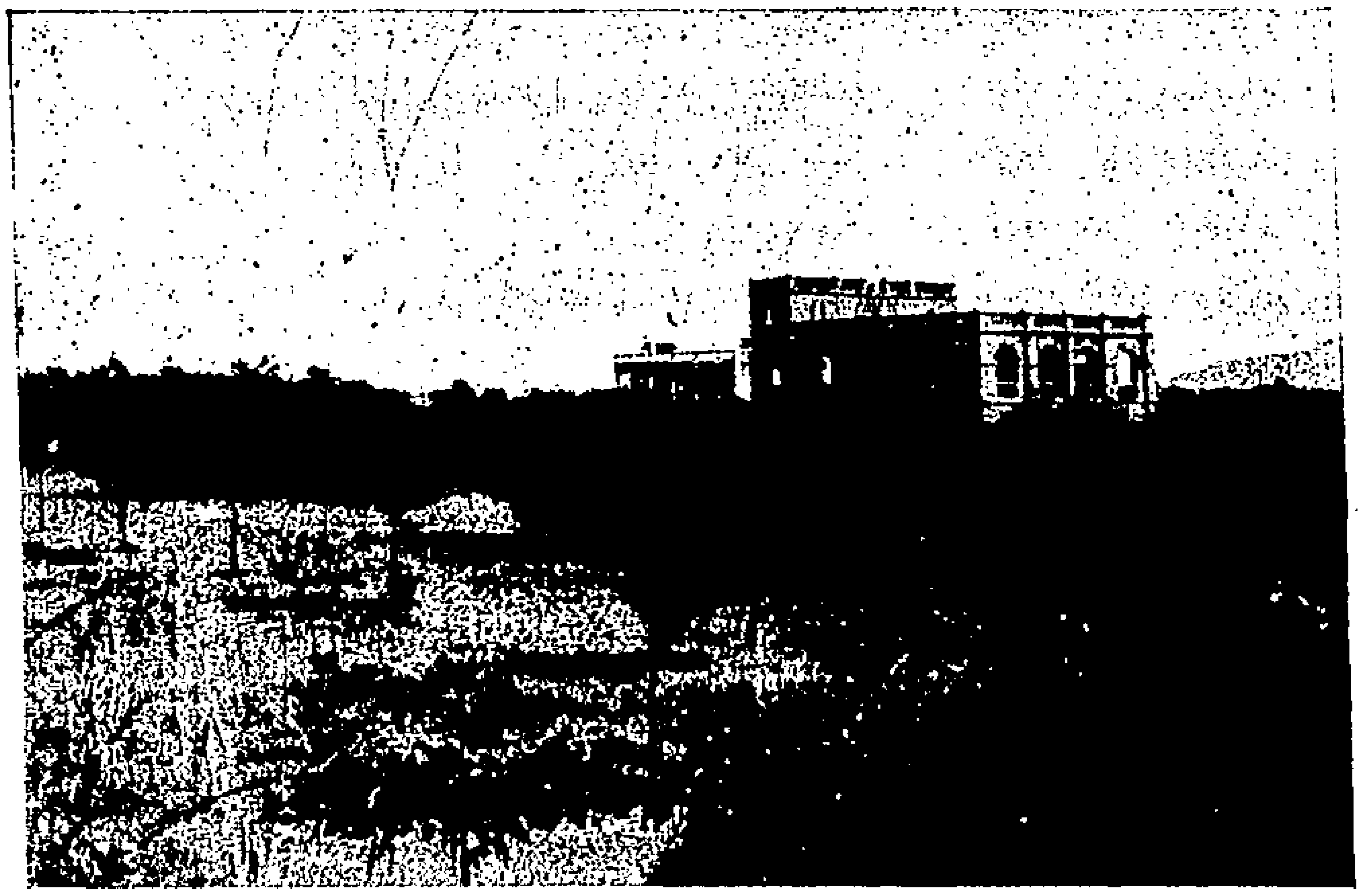
long du Sénégal et ses places bordées d'habitations européennes : bâtiments du cercle militaire, qui autrefois formaient le « réduit » de la défense de la place, locaux de la direction d'artillerie, des services administratifs, des postes et télégraphes, de la gare, entrepôts où les commerçants mettent à l'abri leurs marchandises d'échange, qui viennent naturellement se croiser en ce point, puisque c'est là que débouchent et se rejoignent les deux plus grandes voies commerciales de la région : le fleuve, route de la côte et de l'Europe ; le chemin de fer, route du Niger et de l'intérieur du Soudan.

Et quelle vie active dans les rues de la ville, en dehors des heures où le soleil accable tout de sa violence ! Ce ne sont qu'officiers ou fonctionnaires de passage ou en résidence dont quelques-uns, très rares du reste, sont accompagnés de leurs femmes ; commerçants blancs ou de couleur ; noirs de toutes races et de toutes régions, fétichistes ou musulmans, chefs appelés au gouvernement, suivis de leurs clients ou traitants venus pour leurs affaires ; on trouve là des spécimens d'à peu près tous les types : Maures de la rive droite ou du Sahel au teint d'un blanc sale, Ouoloffs d'un noir d'ébène, Toucouleurs de toutes teintes, Peuhls au profil égyptien, aux cheveux lisses, à la peau café au lait, Sarracolets aux museaux de singes, Bambaras et Malinkés, à la face bestiale et aux cheveux crépus. De ce côté, voici l'inévitable marché indigène, avec ses toujours minuscules tas d'objets variés, mais éclairé le soir de quelques bougies qui peuvent bien être prises ici pour les « flambeaux de la civilisation » ; de cet autre, c'est le garage des « lorrys », vagonnets sur rails que poussent des indigènes et qui mènent au « plateau du Gouvernement » à 100 ou 150 mètres d'altitude au-dessus du fleuve et distant de lui de quelque 1,000 mètres.

Sur ce plateau sont les pavillons du lieutenant-gouverneur, de son état-major, du génie et de l'hôpital, massives constructions en pierres avec vastes vérandas et terrasses, réalisant à peu près les conditions d'hygiène indispensables pour l'Européen en ces régions. Montons sur une de ces terrasses : devant nous, s'allongent le Sénégal et la ville qui le borde ; du fleuve s'élève une buée légère qui estompe toute la vallée et transporte au loin les miasmes dangereux de ses rives ; de tous les autres côtés se dressent les cases pointues des nombreux villages noirs que coupent de larges

avenues et que bornent vers le sud-est des collinettes, solennellement appelées, probablement par manque de points de comparaison : « monts de Médine ».

Dans tous ces villages, la vie noire est, dans ses grandes lignes, ce que nous l'avons déjà vue au Sénégal ; mais elle y apparaît plus complète ; car elle n'y a pas encore perdu ce qui en fait l'un des principaux caractères : la captivité — nous voulons parler de la « captivité *de case* », et non de « celle *de traite* », qui est, hâtons-nous de le dire, sévèrement et impitoyablement réprimée et interdite sur toute l'étendue de nos possessions. Au Soudan, le captif



LES PAVILLONS DU GOUVERNEMENT A KAYES.

de « case » est quelque chose comme un vieux domestique, qui reste, de père en fils, attaché à la même famille ; il ne peut et ne doit être ni vendu ni séparé de sa femme ou de ses enfants ; s'il s'engage dans nos troupes ou s'il se rachète, il est libre de droit ; s'il n'est pas traité avec toute l'humanité désirable et qu'il s'en plaigne, on le place immédiatement dans un « *village de liberté* » ; ces villages sont des sortes d'asiles installés à l'abri de nos postes et d'où le réfugié sort, quelque temps après, légalement libre. Ainsi, peu à peu, se libèrent bon nombre de captifs de case. Est-il besoin d'ajouter que le but à atteindre doit être de faire disparaître complètement cette caste de la vie indigène et que l'on y arrivera certainement, très rapidement, sans bouleversements et

surtout sans insurrections, en amenant le noir à comprendre et à apprécier les avantages du travail rétribué, comme savent le faire dès maintenant les populations du Sénégal? Rien ne semble mieux préparer le Soudan à cette évolution nécessaire que les efforts accumulés sur toute l'étendue de la colonie, pour transformer par l'éducation ces populations hier encore à demi sauvages, soit que l'on s'adresse aux enfants dans les écoles qui fonctionnent dans tous les postes, soit que l'on engage, par tous les moyens possibles, les hommes à se livrer à l'agriculture, à l'élevage, à l'industrie textile ou qu'on les associe, contre un payement rémunérateur, aux travaux de toutes sortes que l'administration entreprend. Les noirs, qui vivent à nos côtés et sous notre influence journalière, savent très bien que la fortune ne se compte seulement pas « en captifs », que d'autres éléments interviennent dans cette question; il faut que cette notion se généralise.

Du reste, il semble que ce qui contribue, chez les indigènes, à faire supporter par tous, sans efforts apparents, l'existence de la captivité de case, ce n'est pas seulement la tradition qui, en ces pays, remplace la loi, mais aussi le côté absolument patriarcal et simple de la vie. On peut dire que, matériellement, le captif et son maître sont peu différents l'un de l'autre; ils mangent le même couscous avec plus ou moins de mouton, se vêtissent de la même guinée et couchent sous des cases de même espèce; seulement, le maître palabre, se polit les dents, va à la mosquée, dort au soleil pendant que le captif ou la captive font paître les troupeaux, s'occupent des soins de l'intérieur, préparent les semailles dans des terrains qu'ils ne prennent même pas la peine de labourer ou ramassent les récoltes, tous travaux très simples, et dont on se ferait une idée fort exagérée, si on se les figurait d'après ce qu'ils sont en Europe; le soir, tout le monde se retrouve auprès des mêmes calebasses, et nous ne pouvons oublier quelle impression de paix profonde, de confiance réciproque, nous ont laissée certaines de ces réunions, au cours de soirées de notre voyage, où, campés chez quelque vieux chef de case, nous voyions tout son monde manger à sa faim, digérer en faisant cercle autour d'un conteur de légendes ou en organisant des *tams-tams* aux danses et cris variés, puis se livrer au repos, sans que rien ne soit venu troubler la parfaite harmonie de ces tableaux bibliques.

Ces traits des mœurs noires peuvent déjà, pour la plupart, être observés dans les villages mêmes de la banlieue de Kayes, bien que ceux-ci soient en contact direct avec la civilisation, représentée par tous ses principaux organes; les coups de sifflet des locomotives, qui mènent vers Médine, Badumbé, et que nous prendrons pour pousser plus à l'est, vers le Niger et Tombouctou, ne semblent pas troubler les chants que nous entendons s'élever, le soir venu, des milliers de cases qui nous entourent.

En Europe, lorsque l'on veut construire un chemin de fer, on peut tabler sur des bases fermes; on fait ses plans et on les exécute; aux colonies et surtout dans une colonie, aussi mal connue et aussi discutée que le fut longtemps le Soudan, les choses ne se passent pas aussi simplement; il faut compter sur les budgets, faire économiquement et, souvent alors, on s'aperçoit que l'économie est aussi nuisible que la prodigalité. On ne s'est peut-être pas rendu suffisamment compte que le sol était très meuble, que la voie devait être établie très solidement, sous peine d'être enlevée par les tornades de l'hivernage, que, trop étroite, elle ne serait ni assez résistante pour les déluges de la saison des pluies, ni assez puissante pour les transports, que, sans ouvrages d'art, il faudrait imposer aux marchandises des transbordements incessants, aux passages de tous les marigots, et ces constatations une fois acquises, on doit reprendre son œuvre. Le chemin de fer de Kayes au Niger, construit d'abord à voie de 0 m. 60, sans ponts, sans terrassements suffisants, dut être refait à voie de 1 mètre; actuellement, il dépasse Badumbé, est muni de tout ce qui lui est nécessaire pour fonctionner normalement sans discontinuité; bientôt il franchira le Bakoy sur l'immense pont métallique de Mahina, qui vient d'y être jeté et on peut espérer qu'en 1903 ses locomotives entreront dans les gares de Toulimandio ou de Koulicoro sur les bords du Niger, en aval des rapides de Soutoucha. Ce jour-là, Dakar sera réuni à Tombouctou par une voie, formée tantôt de lignes ferrées, tantôt de fleuves navigables, sur laquelle les agences Cook pourront engager sans crainte ceux de leurs voyageurs désireux de visiter la ville mystérieuse.

On a bien essayé de devancer l'époque où le chemin de fer atteindra le Niger, en organisant un service d'automobiles entre Badumbé, gare terminus actuelle, et ce fleuve; mais les automo-

biles n'ont pu rouler sur des routes sans consistance; force a été d'y renoncer et de recourir au vieux système des convois et de la marche à cheval ou à mulet. On a mis un jour pour faire en wagon les 200 kilomètres qui séparent Kayes de Badumbé; on en mettra une quinzaine pour parcourir les 300 qui mènent de ce dernier point à Koulicoro, et encore ce long trajet ne se fera pas dans des conditions très agréables; car, lorsqu'il s'agit de marcher, intervient le seigneur Soleil, qu'il faut prendre bien soin de ne pas violenter.

Ce Monstre-Roi ne permet guère, sauf nécessité absolue, qu'on l'aborde entre 9 heures du matin et 4 heures du soir; sinon il se

EN ROUTE, ENTRE BADUMBÉ ET LE NIGER.

vengera de l'imprudent audacieux, soit en le frappant de quelque congestion, soit en l'abattant d'un violent accès de fièvre. Aussi respecte-t-on d'ordinaire ses lois; pendant ses heures d'ardeur, on reste dans les campements, paillottes ou cases indigènes spécialement construites pour les passagers; on fait l'étape pendant les autres heures, partant au milieu des nuits, après avoir confié ses bagages aux voitures Lefebvre, progressant dans l'obscurité, à moitié endormi sur sa selle. Oh! parfois, les tristes rencontres que celles des convois où l'on aperçoit au passage quelque Européen que l'on rapatrie, miné par la fièvre ou la dysenterie, mais que soutient la volonté farouche d'atteindre Kayes, puis Dakar où touche le paquebot de France! Oh! quelquefois aussi, les douloureuses

arrivées dans les postes, où vient de succomber presque subitement un camarade enlevé en vingt-quatre heures par un accès pernicieux, et comme alors la pensée se reporte vers le coin du sol natal où la famille attend les courriers d'Afrique! Ces jours-là, on est d'humeur sombre et les histoires, les légendes que nous content les vieux chefs, dans les palabres du soir, n'ont pas le même attrait.

Et pourtant, que d'enfantine et naïve imagination, que de traits du caractère et de l'esprit noirs dans la plupart de ces contes, ayant tous quelque fond de vérité! En voici un des environs de Kita : Là résidait un indigène, qui était le « *roi des sauterelles* » ; il tenait

ENVIRONS DE KITA. — FEMME OUOLOFF EN DÉPLACEMENT.

ces insectes, dont les bandes innombrables sont un fléau pour les cultures du Soudan, enfermés dans une case, d'où il pouvait à sa volonté les lancer, en nuages épais et dévastateurs, sur les « *lougans* » (champs) de toute la région. Ce roi des sauterelles s'était acquis une universelle renommée, dont il tirait du reste les plus grands profits; car il n'y avait pas de trop beau cadeau pour apaiser sa colère. Un administrateur, voulant avec raison supprimer cette exploitation par trop effrénée de la crédulité des indigènes, fit incarcérer pendant quelque temps ledit monarque; mais, sitôt ce prince relâché, les sauterelles, par un malencontreux hasard, s'abattirent sur les récoltes. Et les noirs ajoutaient : « Tu vois, le roi s'est vengé! » Grands enfants, pour lesquels le « *gris-gris* »,

talisman qu'ils portent tous et payent quelquefois fort cher à quelque marabout, est le premier et le dernier mot de la foi comme de la science et qu'il faut prendre doucement par la main pour les sortir lentement, et sans qu'ils puissent même s'en apercevoir, de la nuit obscure où ils vivent depuis des siècles.

Cette crédulité inouïe fait que le noir est d'une timidité d'esprit incroyable, à tel point qu'il n'osera rien tenter de contraire à ses traditions, qu'il n'osera rien modifier de ce qu'il sait avoir été fait par ses ancêtres, qu'il repoussera même toutes vos propositions d'améliorations, à moins qu'il ne soit convaincu que vous possé-

ENVIRONS DE KITA. — CAPTIVES PILEUSES DE MIL.

dez des gris-gris supérieurs aux siens, ou à moins encore que vous ne vous adressiez à sa vanité. Comme chefs, nous nous imposons à lui; car nos succès lui ont montré que nos gris-gris ne pouvaient, sous ce rapport, avoir de rivaux; mais, comme agents de civilisation, nous ne réussissons guère à le frapper actuellement que par le côté extérieur et futile; cet indigène est à peine vêtu, mais il est coiffé d'une calotte de velours; cette femme Ouoloff peut faire tenir dans une calebasse tout ce qu'elle possède, mais elle a un superbe parapluie; quant à ces pileuses de mil, cherchez à leur faire comprendre, si elles sont près des moulins que la colonie a installés à Koulicoro pour son blé du Niger, qu'elles feraient mieux d'y recourir plutôt que d'employer leurs mortiers par trop

primitifs, vous n'y parviendrez pas. Vous n'obtiendrez pas plus de succès auprès de ce tisseur indigène, qui fabrique des bandes à peine larges d'une quinzaine de centimètres et qui ne voudra pas d'un procédé lui permettant d'en faire plus rapidement de beaucoup plus vastes.

Tout ce pays de Kayes à Bammako présente les mêmes caractères que la région du Sénégal; quand il est suffisamment arrosé, on trouve, sur le bord des fleuves Bafing, Bakoy, Baoulé, Banding-Ko, ou autres marigots moins importants, une brousse

ENVIRONS DE KITA. — UN TISSEUR INDIGÈNE.

haute et vigoureuse où paissent de nombreux troupeaux, des cultures de mil et de maïs, de longues bandes d'un coton qui croît tel quel, sans soins spéciaux et dont la laine est courte et dure; mais sur les plateaux, la végétation est plus rare, plus misérable; pas de cultures, rien qu'une herbe maigre, déjà desséchée bien que nous ne soyons qu'en fin novembre et, en certains points, de grandes forêts, méritant à peine ce nom, tant les arbres y sont clairsemés, et faites du reste d'essences à peu près inutilisables pour la construction, baobabs gigantesques, aux troncs creux et tourmentés, aux branches pelées, faux gommiers au bois épineux.

Le tout est jalonné par les postes de Médine, porte d'entrée de

la région du Sahel, de Bafoulabé, où débouchent le Bafing et les directions du Fouta-Djalon, de Badumbé, de Kita, tous bâtis solidement en pierres, comme ceux du Sénégal, et permettant tous de résister avec de faibles effectifs à des attaques sérieuses. Ces postes sont les derniers que nous rencontrons de cette sorte; ils ont été élevés au temps de la conquête méthodique du haut fleuve, alors qu'il fallait lutter contre des bandes aguerries et que tous n'étaient pas encore convaincus de la réalité de notre force. Plus tard, sous l'impulsion du mouvement d'expansion coloniale qui emporta la France, dans la hâte aussi qu'il fallut déployer pour devancer en de nombreux points les projets des Anglais, on se contenta de postes plus simples, construits à la mode des « *tatas* » (retranchements) indigènes, c'est-à-dire en terre battue, mais que le prestige indiscuté dont nous jouissons maintenant, que les « gris-gris » innombrables et invincibles dont les indigènes nous croient pourvus, que le dressage, la confiance absolue et le dévouement à toute épreuve de nos tirailleurs, rendent aussi puissants et aussi imprenables que les plus solides réduits en fer ou en pierres de taille; ce sont des postes de cette espèce que nous rencontrerons généralement à partir de Bammako.

PIERRE DORNIN.

(A suivre.)

LES

TERRITOIRES MILITAIRES DU TONKIN

D'un Journal de voyage, dont la publication se prépare sous le titre « *Comment j'ai parcouru l'Indo-Chine* », Mme Isabelle Massieu a bien voulu détacher pour la *Revue de Géographie*, quelques pages fort intéressantes et instructives qui font connaître l'organisation des Territoires militaires du Tonkin et l'œuvre utile que poursuivent avec un dévouement inlassable les officiers isolés dans ces postes lointains. Mme Massieu est la première Européenne qui ait visité ces régions à peine pacifiées. On peut souhaiter que son exemple soit suivi par d'autres femmes aussi vaillantes et intelligentes, car c'est seulement sous l'influence de la femme que la colonisation de ces nouveaux domaines peut espérer dans l'avenir et compter sur le succès.

La Rédaction.

La frontière du Tonkin est méthodiquement défendue ; les villages sont armés; les postes sont solidement construits en pierre ou en briques; les pirates sont éloignés; les populations reprennent confiance.

Quelquefois encore, sur le sentier, pendant la grand'halte, deux hommes sont de garde, en avant et en arrière. Je les vois encore ces jolis campements dans la pittoresque confusion de l'heure du repos, sous les taches lumineuses qui tombent à travers les grands bois. On se garde, pour le principe; et il y a si peu de temps on se battait encore! On me montre, à chaque instant, une montagne, une clairière, témoins d'un engagement. Là, bien des hommes, tel officier dont on me cite le nom avec respect se sont fait tuer. Ils sont morts pour la France; et le grand silence s'est étendu sur eux! Que je voudrais leur murmurer, au passage, les regrets de ceux qu'ils ont aimés!

La région qui s'étend entre Tuyen-Quang et Hagyang est peu habitée et très boisée : quelques villages Thos se rencontrent sur notre sentier et j'aperçois de loin en loin, espacés, isolés et demi-cachés des villages de Mans nomades.

Le poste d'Hagyang sur la frontière de Chine se dresse à

72 mètres au-dessus de la ville et de la Rivière Claire, dans un cercle de montagnes déchirées et en pitons dont le plus proche a 2,200 mètres d'élévation, et 2,000 au-dessus de la ville. C'est, à une faible altitude, tout l'aspect de la grande montagne. La flottille des *sampans* pour les transports de vivres arrive en même temps que nous et développe ses drapeaux tricolores sur la rivière. Je retrouve en passant l'odieuse odeur d'opium et de *nuoc-mâm*[1], la senteur coutumière des bateaux et du peuple cooly. Un an plus tôt, Hagyang n'était composé que de misérables paillottes en désordre, et c'est maintenant un commencement de ville. Des incendies ont fait place nette pour des maisons en alignement; les unes en *caï-fène*, lattes de bambou, les autres en briques sur la grand'rue. Les marchands chinois comprennent l'économie d'une dépense qui les met à l'abri des incendies, et l'amour-propre aidant, tout le monde veut avoir pignon sur rue. Toutefois ces maisons doivent être en équerre parfaite, sinon leurs propriétaires seraient *tiêt*, ils perdraient leurs sampans, ils seraient ruinés et subiraient tous les malheurs. Ce poste, à six journées de la ville de Kai-Hoa, est appelé à un prochain développement; le colonel Pennequin, maintenant général, le considérait comme une de nos meilleures portes d'entrée en Chine.

Je suis la première Européenne venue de ce côté; le commandant Nouvel et ses compagnons d'armes me font le plus aimablement les honneurs du poste. Cet officier distingué devait succomber à Hanoï, deux mois plus tard, après avoir failli se noyer avec son chef, le général de Badens, dans la descente de la Rivière Claire. Le commandant a la bonté de me faire accompagner par un de ses lieutenants, et il est convenu que je me dirigerai sur Caobang par le chemin le plus long, le plus mauvais, mais aussi le plus pittoresque.

Un orage effroyable éclate et dure la nuit entière. Les cataractes qui tombent détruisent les pistes que nous devons suivre, tandis que, dans le poste, j'entends en répons, tout autour de l'enceinte, les « Sentinelle, veillez, une. — Sentinelle, veillez, deux. » Un an auparavant, tout convoi se composait de cent hommes d'escorte et maintenant nous sommes accompagnés, pour le principe et pour l'honneur, de quinze *linhs-co* armés, d'un sergent et de deux

1. Le *nuoc-mâm* est une saumure de poisson fermentée dans des jarres et obtenue par décantation de l'huile qui surnage.

ordonnances de la légion étrangère. Nous partons. Bientôt les difficultés commencent; il devient impossible aux mulets et aux chevaux d'avancer; bêtes et charges font des chutes continuelles; ici, un mulet s'embourbe dans un arroyo vaseux; là, deux charges gisent sur une pente gazonnée tandis que le cheval qui les portait continue sa dégringolade et tombe du haut d'une corniche de 8 mètres. On perd une heure pour le rejoindre et le ramener, et le pauvre animal, couvert d'écorchures, reprend son service.

Le pays est merveilleux. C'est toute l'illusion de la grande montagne! Nous laissons, à gauche, le massif découpé du Lang-Man et le Rocher Rouge, de glorieuse mémoire, témoin d'un engagement sérieux. La brèche du Song-Nien, affluent de la Rivière Claire, les sépare. Je ne la reverrai plus la jaune rivière aux dangereux *tacks*, qui dément le joli nom que mériteraient mieux qu'elle ses clairs et limpides affluents. Elle remonte en Chine vers Caï-Hoa.

Nassa, la première étape après Hagyang, se compose de quelques cases, les unes accrochées sur une falaise presque à pic, les autres reposant au bord du torrent derrière un champ de maïs. L'une d'elles me donne asile; un seul bambou mal fixé, percé de quelques anfractuosités où l'on met les pieds, sert d'échelle. L'air ne manque pas dans les *caï-nhas*, à travers les treillis de bambou; on y dort à merveille; les chevaux sont abrités sous les cases, quelques feux sont allumés pour éloigner les fauves, tandis que dans la forêt retentit la voix rauque du cerf qui brame.

Par de hauts escarpements nous gagnons en cinq heures et demie la halte de Thuong-Lam, et par la vallée du Song-Gam, que nous suivons sur une festonnante corniche bien ombragée, nous arrivons à Bac-Mé. Le poste situé à 92 mètres au-dessus de la rivière s'aperçoit longtemps avant d'arriver. Comme de coutume le village est couché sur la rive, au pied du mamelon. Le site est charmant, doré à présent par les rougeurs du soleil au déclin. Pendant qu'on nous amène les canots pour la traversée du Song-Gam, simples troncs d'arbres à peine évasés, les chevaux passent à la nage, deux par deux, maintenus par un homme en canot. Un arc de triomphe décoré de mouchoirs rouges tordus en nœuds est préparé pour ma réception par l'unique résident civil, modeste commis aux subsistances, fort courtois. J'avais cru à une fête indigène, ne prévoyant pas tant d'honneur.

La route de Bac-Mé à Phia-Ma devient vraiment fantaisiste, les

guides se trompent eux-mêmes; les chutes, à pied et à cheval, se multiplient. Les animaux de bât ont été remplacés par des *coolies* et nous avons beaucoup de peine pour acheminer nos chevaux. Nous sommes maintenant au milieu d'une forêt aux pentes escarpées où la marche devient un exercice d'équilibre et de gymnastique permanent. Cette marche, en diagonale sur les pentes, consiste à choisir, en le visant bien à quelques mètres du point où l'on se trouve, un arbre qu'on se propose d'atteindre et d'y courir par une glissade qui ressemble à une chute; d'en viser un autre ensuite, à la manière de ces billes qui dégringolent le plan incliné d'un billard en heurtant des clous verticalement plantés. Je vois encore mon compagnon, le lieutenant, dégringolant tout à coup 15 mètres plus bas et se retrouvant à califourchon sur son ordonnance, tandis que nos pauvres chevaux roulaient en désordre.

L'épisode le plus comique de cette odyssée a bien été celui-ci. J'en étais à ma troisième chute de cheval depuis le matin (avec ces petits chevaux légers, aux pieds non ferrés, les accidents sont rarement graves). Nous marchions sur une étroite crête de glaise, entre un profond précipice sur la gauche et une crevasse sur la droite. La brousse épaisse remplissait ce ravin et le sommet des arbres paraissait un tapis verdoyant. Les deux chevaux qui me précédaient avaient fatigué le terrain mobile de l'arête et mon vigoureux poney sentant soudain le sol fuir sous ses pieds fit un bond à droite. Quelques grosses branches providentielles se trouvèrent emmêlées sous son ventre et le tinrent suspendu. Pendant une seconde, j'ai eu conscience d'être à cheval dans le vide. Comment j'ai quitté ma bizarre et périlleuse situation ? je ne le saurais dire. Des perches se sont tendues, j'ai regagné la crête et à ma stupéfaction, de plus en plus grande, j'ai pu contempler mon étalon toujours suspendu mais déjà fléchissant du train de devant. Jusqu'à ce que les hommes vinssent avec les *coupe-coupe* trancher les branches, il resta accroché par les jarrets de derrière. Il dégringola alors de 5 ou 6 mètres et on le repêcha sans une égratignure. Ces bons petits chevaux tonkinois et chinois ont une endurance et une agilité merveilleuses et possèdent l'art de tomber en boule sans se rompre les membres. J'ai toujours pensé que la conquête avait été chose bien malheureuse pour ces excellents petits poneys obligés maintenant de porter de grands et lourds Français au lieu des petits indigènes leurs anciens maîtres. Il y a toutefois une com-

pensation : les Français les nourrissent, les étrillent et ils gagnent cent pour cent en force et en beauté. Il ne s'agit plus de remonter à cheval ; pendant cinq heures, il faut passer à pied sur des pentes presque verticales, pistes montantes et descendantes qui dérangent singulièrement nos centres de gravité : officiers, soldats, voyageuse et porteurs roulent et s'endommagent.

Un autre jour c'est le soleil qui achève de mettre le désordre dans notre convoi : deux de nos légionnaires sont frappés d'insolation, mais, grâce à Dieu, n'en meurent pas. Malgré le nombreux personnel, je me vois obligée de continuer la route seule ; sous le soleil de feu je me laisse glisser comme je puis, tandis que la caravane s'égrène en avant et en arrière. Au bas de la descente embrasée il faut passer quelques ponts composés d'une seule planche douteuse ; puis, de nouveau la forêt. Quel contraste ! Grands arbres et fourrés touffus, c'est presque la nuit sous ces épaisseurs sombres. Un bruit de torrent me guide ; je pousse des appels vains, et, près de l'onde pure, je retrouve le lieutenant assez mal en point, lui aussi, des atteintes du soleil ; mais, tant pâmé que fatigué, tout le monde s'en tire ; le guide se retrouve de lui-même et trouve une piste qui mène à un hameau composé de deux cases. Les deux *caï-nhas* sont situées hors forêt près d'un torrent, elles sont si peu engageantes qu'on me construit en hâte une paillotte en beau bambou vert. Pendant ce temps je prépare du thé au rhum, j'en distribue aux légionnaires que je sauve d'un accès de fièvre causé par les péripéties du jour et la fraîcheur du crépuscule. Des femmes Manes en joli costume à broderies rouges nous contemplent pendant notre dîner. Il fait un clair de lune merveilleux, et les tigres ne viendront pas dévorer nos chevaux au milieu des grands bûchers qui flambent en crépitements menaçants.

Quatre heures de marche seulement nous séparent de Phia-Ma. Le voyage continue par les lacs Ba-Bé et les grottes de Pong. A Ban-Tao, près du petit lac de Tao-Bé, nos bagages, nos chevaux, quelques coolies et un sergent de la légion sont envoyés directement vers Cho-Ra, pendant que nous nous embarquons sur quatre pirogues avec les ordonnances, huit tirailleurs, nos *boys* et la cuisine. Les pirogues sont des troncs d'arbre étroits formant deux canots accouplés. La première pirogue nous reçoit le lieutenant et moi en vis-à-vis ; les ordonnances font contrepoids dans le second canot. Nous naviguons doucement sur le Song-Nang, affluent du grand

Song-Gam, laissé à Bac-Mé, et passons dans de plus petits affluents jusqu'aux lacs Ba-Bé. C'est, après un labyrinthe de cours d'eau, une succession de lacs qui se suivent et se tiennent dans un cadre verdoyant, pittoresque, gracieux et désert. Quelques rares cases sont disséminées, à peine entrevues dans la grande brousse, jusqu'au village d'Anna, situé sur une île dans le troisième lac. Sous l'ardent soleil de l'après-midi, sur le miroir incandescent du lac, j'aurais vraiment peur de quelque insolation grave pour mes compagnons, si une brise bienfaisante ne venait les sauver de l'engourdissement dangereux. La nombreuse tribu des jolis singes noirs que je voyais le matin prendre leurs ébats, se poursuivre sur les rochers de la berge, fait la sieste dans les profondeurs de la lourde forêt peuplée de fauves.

Deux heures après, le capitaine Gay, un de nos plus actifs pionniers, arrive au-devant de nous dans une large pirogue, suivie de deux autres plus petites contenant des vivres pour trois jours. C'est l'imprévu qui est le prévu dans la brousse; et on ne part jamais pour la moindre excursion sans provisions abondantes en prévision de retards toujours possibles.

Les grottes de Pong, une des plus grandes originalités naturelles de la contrée, sont traversées par la route d'eau qui mène à Cho-Ra, le secteur de mon nouvel et excellent hôte, le capitaine Gay. Ces grottes étaient plus curieuses lorsqu'elles donnaient asile, à peine y a-t-il quelques mois encore, à des villages Thos de 400 âmes, qui s'y abritaient des pirates. Les grottes elles-mêmes sont très pittoresques; elles ont 45 mètres de hauteur au-dessus de la rivière. Arches et voûtes sont ornées de stalactites aux formes de pendentifs et de larges draperies tombantes. Je me hisse dans toutes les cavernes; les cases, sans toiture sous l'immense voûte, entassées dans les anfractuosités et sur les plates-formes, gisent abandonnées. Les lueurs du soleil couchant se réfléchissent et colorent le tableau; elles donnent la vie aux formes bizarres et sondent les mystérieuses cavernes. Il a fallu longtemps pour faire comprendre aux Thos que leur refuge était périlleux, que les pirates pouvaient aisément les enfumer dans leur grand tunnel tournant sans qu'on eût le temps de les secourir. Ils ne pensaient déjà plus à l'époque où ils ne pouvaient s'approvisionner d'eau qu'en faisant descendre un seau dans la rivière, à l'aide d'une corde, d'ailleurs régulièrement coupée par un petit poste chinois établi dans une pirogue, sous l'abri

inférieur du rocher. Ils n'avaient pu oublier cependant la rançon de dix jeunes filles et 400 piastres que les pirates exigeaient d'eux naguère. Les Thos donnaient encore bien les dix jeunes filles, mais il leur était plus dur de s'exécuter pour les piastres. Enfin, depuis dix-huit mois que les derniers pirates se sont éloignés de ce côté, ils viennent seulement d'abandonner leurs cavernes pour aller vivre à l'air libre et cultiver sans crainte leur fertile vallée de Ban-Tao.

A notre sortie des grottes de Pong, la haute paroi à pic du rocher de Bouddha, sur laquelle se joue une troupe de singes fauves, reçoit encore les derniers rayons du soleil. Les indigènes y voient une brèche fermée par un chapeau de *nhaqué* (paysan). Voici la légende que l'on raconte à ce sujet. Il y a quelque huit cents ans, Bouddha ayant gagné beaucoup d'argent avait creusé un trou dans la montagne pour y cacher son trésor. Il en avait masqué l'ouverture par un chapeau de *nhaqué* et, pour que l'accès en fût impossible, il avait brisé le rocher. Il alla ensuite se promener dans les vallées couvertes de villages et de cultures, qui s'élevaient alors sur l'emplacement des lacs Ba-Bé, et pour éprouver son peuple, il demanda l'aumône. Il était si mal vêtu et de si misérable aspect que personne, sauf une vieille *baya*, ne voulut le recevoir. Il passa la nuit dans le logis de cette vieille femme; et, au matin, pour adieu, il lui dit : « Quoi que tu puisses voir et entendre, reste dans ta maison, et n'en bouge pas. » Dès que Bouddha fut parti, la pluie commença à tomber, tout le pays fut bien vite inondé et tous les habitants périrent sous les eaux qui formèrent désormais les lacs Ba-Bé. Seuls la maison et le jardin de la vieille *baya* furent préservés; ils formèrent l'île sur laquelle est aujourd'hui le village d'Anna; et partout où se trouvait un cochon appartenant à la vieille femme, le sol fut épargné et forma ces rochers, sombres petits îlots couverts de verdure, dont le lac est parsemé. Ce sont, dit-on, les « cochons » de la vieille *baya*.

Cho-Ra, où nous arrivons en pleine nuit, est encore un de ces postes élevés sur la montagne dominant le village et dont nos troupes se trouvent si bien. J'y passe toute une journée à visiter, à apprendre, et j'en garde bon souvenir à mes hôtes. Je vois le *tri-chau* ou sous-préfet indigène, sa vieille mère, toute une paisible population Tho. Ils excellent au jeu de volant, ils y jouent avec le pied et font des séries interminables. Un autre jeu d'adresse excite une grande émulation. Un cerceau de papier est placé au haut d'un

grand mât de bambou et jeunes gens et jeunes filles forment deux camps. Chacun lance une balle à laquelle est attachée une queue de cerf-volant, la balle est pleine de sable et doit traverser le cerceau. Le vainqueur, homme ou femme, est déclaré le plus adroit, et... doit aller faire plusieurs heures de prière à la pagode.

Trois jours de marche seulement me séparent de Caobang. Le poste de Ngan-Son, pittoresquement situé entre deux hauts rochers en pyramides couverts de verdure, formant porte gigantesque, est au centre du pays minier : mines d'or, d'argent, de plomb argentifère, minerai d'argent et de quartz mêlé d'or. Au delà de Ngan-Son, la grande route, presque achevée, déroule savamment ses interminables lacets sur les mamelons arrondis, tous pareils, de la région de Caobang. Monotones mamelons, verts et pelés, dépouillés de leurs forêts par les Mans, sur lesquels se détache le monôme de mes porteurs et le chapelet varié des parapluies rouges, noirs, blancs, verts ou bleus des tirailleurs de mon escorte. Il fait 39° à l'ombre le 22 mai quand nous arrivons à Caobang.

L'ancien royaume de Caobang comprenait autrefois les deux Quang : le Quang-Si et le Quang-Tung. Il a connu, sous la dynastie des « Macs », pendant environ six cents ans, une importance et une richesse, dont les traces sont encore visibles dans les terrasses de culture qui s'étagent sur les mamelons déboisés le long de la frontière de Chine. Le premier « Mac » était membre de la famille royale d'Annam. Après une vaine tentative pour occuper le trône, il s'était réfugié dans la haute région et avait fondé le royaume Tho de Caobang qui a cessé d'exister depuis plus de deux cents ans. Les populations que je verrai à Long-Tchéou et encore au delà en Chine sont les mêmes Thos que les nôtres. Toute cette région a une grande importance comme population et agriculture. Les *Ba-Chau*[1], le pays des trois *Chau*, comme on les appelle encore, Trung-Khan-Phu, Halang et Quang-Huyen, étaient administrés à la fin du siècle dernier et au commencement du nôtre par de grands mandarins chinois qui y avaient fait faire des routes et des ponts voûtés en pierre. Les Thos eux-mêmes connaissaient la brique et la tuile bien avant notre arrivée. Les fossés et les parapets de l'ancienne citadelle qu'ils avaient élevée à Caobang pour se défendre des Chinois en font foi.

1. Se prononce *tiao* — les trois tiao.

Le pays a été dévasté et dépeuplé par les guerres, par la piraterie et par de cruelles épidémies. Au moment de mon passage, l'administration du 2e territoire militaire était aux mains du colonel Audéoud, l'un de nos plus distingués officiers coloniaux de l'infanterie de marine, le futur vainqueur de Sikasso; il était en train de le remettre en valeur après l'avoir pacifié. Les recettes locales du cercle de Caobang couvraient les dépenses inscrites au budget du protectorat. Elles s'élevaient en 1897 à environ 30,000 piastres. Et, puisque j'en suis à citer un chiffre et un fait d'ordre administratif, le lecteur me permettra, avant de continuer mon voyage par Trung-Khan-Phu, Talung et la frontière de Chine, de lui donner quelques détails généraux sur l'administration des cercles militaires. Je voudrais indiquer quelques-uns des travaux que je voyais exécuter si vaillamment; dire « l'activité communicative » des chefs, les inépuisables ressources de notre race dès qu'on laisse à l'individu, civil ou militaire, l'initiative personnelle et la responsabilité de son œuvre dans un pays où tout est à créer. L'organisation militaire en elle-même offre, à l'officier, des cadres et une assistance naturelle que le civil ne possède pas.

L'effectif des troupes du Tonkin est de neuf bataillons européens et de quinze bataillons indigènes, soit 15,000 hommes. Les troupes européennes sont armées de fusils Lebel; et on a distribué aux tirailleurs tonkinois, au commencement de 1897, une carabine du même modèle qui leur inspire grande confiance. Cette arme légère, presque sans recul, arme de femme, semble-t-il, convient parfaitement aux Annamites, qui sont généralement de petite taille.

Le haut Tonkin est divisé en quatre territoires militaires : Lang-Son, Caobang, Tuyen-Quang et Laokay-Viétri, groupés par deux, après mon passage, sous l'autorité des colonels commandant les 1er et 4e territoires: Lang-Son et Laokay-Viétry. L'organisation des territoires est modelée sur l'organisation indigène des Thos.

Chaque territoire est commandé par un colonel ou lieutenant-colonel, ayant près de lui un capitaine-adjudant, un officier de renseignements, et généralement un *Tong-Doc*, autorité indigène représentant un gouverneur de province.

Le territoire est divisé en cercles. Le cercle est commandé par un chef de bataillon, auquel est adjoint un lieutenant-chancelier

et un officier de renseignements; l'autorité indigène est aux mains d'un *Quan-Bo*, pour les finances, et d'un *Quan-An*, pour la justice.

Le cercle est divisé en secteurs, commandés par des capitaines. Le secteur, qui embrasse généralement tout un *Chau*, a été créé en tenant compte, le plus possible, des anciennes divisions administratives. Un *Tri-Chau*, ou sous-préfet, avec un *sous-Tri-Chau*, pour adjoint, se trouve auprès des capitaines chefs de secteurs. Les *Tri-Chau* sont généralement choisis parmi les Thos, et, dans l'ouest de Caobang, ils ont été souvent nommés sur l'indication d'une élection faite par les notables. On a remarqué que les Tri-Chau, pour lesquels on avait tenu compte de ce choix, ont plus d'influence que les autres sur leurs administrés.

Le secteur, ou *Chau*, est divisé en cantons, à la tête desquels sont des chefs et des sous-chefs de canton, des *Caï-Tong* et des *Pho-Tong*.

Le canton se divise en communes, administrées par des maires ou *Lythuong*. Le *Lythuong* est assisté d'un certain nombre de notables pris dans tous les villages. Dans les communes composées de plusieurs villages, il y a, dans chacun, un chef appelé *Phu-xa*, qui administre et commande le village, assisté de plusieurs notables chargés de fonctions diverses. Les chefs de villages sont toujours pris parmi les notables, c'est-à-dire les gens les plus riches et les propriétaires fonciers.

L'organisation des *forces auxiliaires* a rendu des services incontestables à la pacification. Ces forces se composent de *partisans* ou *Linh-lés*, armés de fusils Gras. Ils forment de petits postes, et les commandants de secteur leur renouvellent leurs cartouches lorsqu'ils ont besoin de munitions. Dans quelques régions, comme à Cho-Ra par exemple, les habitants sentent si bien l'utilité de cet armement qu'ils se sont entendus, et fournissent à la famille de tout *Linh-lé*, partisan, tué à l'ennemi, une somme de 50 piastres, à titre de secours, et 20 piastres pour blessures graves. Les *Linh-lé* en service sont nourris par leurs villages respectifs et exempts de corvée.

L'administration qui est, au point de vue militaire, une question vitale, est d'une indépendance absolue vis-à-vis du commandement. Le commissariat colonial, service des subsistances, et le corps de santé des colonies relèvent du gouverneur général et du ministère des colonies. Les conséquences de cette organisation

peuvent être très graves, dans ces contrées, où les principales conditions du succès sont le secret absolu dans la préparation des opérations et la plus grande rapidité dans leur exécution.

Le service du commissariat pourrait être réduit, comme personnel et comme dépenses, s'il se bornait à pourvoir les cercles, qui ne peuvent pas encore subvenir à leur subsistance. En achetant le riz sur place, on éviterait les frais considérables de transport et d'avaries, et on ferait une économie de 106 francs par tonne. Par exemple, le riz vendu à Xin-Man, au sud d'Hagiang, coûte 5 piastres le picul : soit, 207 francs la tonne; ce qui est exactement le prix officiel du marché de Nam-Dinh. Or, l'administration envoie, de ce dernier point, tout le riz nécessaire au poste d'Hagiang, situé à 300 kilomètres à vol d'oiseau. Le prix de la denrée est ainsi augmenté par les frais de transport en sampan et à dos de cheval, par les frais de séjour pour les gros approvisionnements, par les pertes et par les avaries fréquentes causées par l'eau et le soleil. Les seuls frais de transport à dos de cheval au-dessus de Bac-Quan, doublent le prix de la tonne. L'année précédente, un officier de la commission d'abornement a offert d'acheter sur place 15,000 kilogrammes de riz à un prix moyen de 1 piastre 60 à 2 piastres le picul de 60 kilogrammes. On a préféré lui envoyer le riz, au prix officiel de 5 piastres le picul, surchargé des frais ordinaires. On a protesté qu'il y avait des provisions à écouler; or, il y en aura toujours; et pour entretenir quelques commissaires de plus, avec un personnel subalterne quelquefois médiocrement recruté, on continuera de grever lourdement l'État et à renvoyer à grands frais, dans leur pays d'origine, des denrées qui y reviennent parfois complètement avariées.

Les mêmes errements se produisent pour l'approvisionnement des bœufs. A Hong-Thou-Bi, à trois jours de marche de Bac-Quan, on trouve, chez les fermiers, des bœufs venus de Chine et bien reposés, de 8 à 12 piastres pièce. On préfère envoyer, du delta, au prix de 28 à 30 piastres, plus les frais de transport, des bœufs de l'administration, qui arrivent par suite de ce long voyage dans un état déplorable, et tous n'arrivent pas.

La remonte a des pratiques non moins fâcheuses. Je rencontrais justement un officier de remonte, envoyé en un voyage de trois mois, à 12 francs d'indemnité par jour, pour ramener à Hanoï 22 chevaux assez médiocres, achetés au-dessus du tarif courant.

Quand on sait qu'un officier vient pour acheter des chevaux, les prix montent immédiatement. L'indigène, en réalité, ne vend son cheval que lorsqu'il a besoin d'argent : perte au jeu, funérailles, fête du *Têt* (jour de l'an), cérémonie quelconque.

Tous les commandants de frontières seraient dans les meilleures conditions pour faire la remonte; car la Chine fournit de bons petits chevaux; mais il ne faut pas être obligé de les acheter à jour fixe. Les commandants pourraient envoyer à Hanoï, à moitié prix, des chevaux excellents, alors que le cheval d'arme est le plus souvent très médiocre. Tous les chevaux qui me sont aimablement prêtés, en cours de route, ont coûté 30 ou 40 piastres. Ce sont des bêtes parfaites et résistantes; tandis que les poneys achetés par l'officier de remonte ont coûté de 55 à 60 piastres, plus les frais de voyage. Quelques-uns de ces animaux reviendront d'Hanoï dans la même région; et leur prix sera grevé de leurs frais de transport, aller et retour. Je ne parle pas du poney d'un sous-officier qui m'a accompagnée plusieurs jours, avec ce même poney, qu'il avait payé une piastre, nourri trois mois avant de s'en servir, et qui a fourni les étapes sans effort.

Le service des routes, sous la direction du commandement supérieur, est indépendant du service des cercles. De grandes voies de pénétration sur Laokay, Hagiang, Caobang étaient en œuvre et se construisaient hâtivement lors de mon passage, par des chantiers de coolies, Chinois pour le grand nombre, meilleurs travailleurs que les Annamites, et tous recrutés parmi les anciens pirates auxquels ces travaux fournissent des moyens d'existence.

On reproche à l'organisation militaire de ne pas rapporter; on oublie que dans les pays nouveaux le dilemme se borne à ceci : faire payer et faire le désert, ou bien, ramener les populations et attendre, pour les faire rapporter, qu'elles aient reconstitué leurs ressources. Par la simplicité de ses subdivisions en cercles et en secteurs, modelées sur l'administration indigène, le territoire militaire coûte beaucoup moins cher que le territoire civil, et reste, pour longtemps encore, un type parfait d'organisation, à la condition que les commandants de secteurs soient à la hauteur de leur mission et qu'ils la comprennent : « *Right man in right place* ».

Les changements de personnes et d'idées sont là aussi le plus grand écueil. « Mieux vaut », a dit quelqu'un, « une médiocrité pendant dix ans que dix génies dans le même temps. » Au bout de

deux ans, trois, au maximum, l'officier est rappelé en France, quelle que soit la besogne qu'il est en train d'accomplir et jamais probablement il ne reverra les cultures, les maisons, les pépinières qu'il a créées. Il s'en ira à la Martinique ou à Madagascar et les langues apprises ne lui serviront à rien. Je m'étonne toujours et j'admire que dans ces conditions un grand nombre d'officiers se donnent si vaillamment à leur tâche.

Les mesures générales ne peuvent convenir dans des contrées où les conditions, les productions, les communications, les ressources et les moyens sont différents. Sous l'impulsion du colonel, aujourd'hui général Gallieni, le mouvement de décentralisation et d'indépendance des cercles a donné, aux chefs de poste, l'initiative et la responsabilité des travaux et des progrès qu'ils pourraient accomplir dans leurs cercles et dans leurs secteurs. Pour bien remplir leur mandat, les commandants de poste doivent être non seulement architectes, constructeurs, ingénieurs, agriculteurs, et connaître un peu tous les métiers; mais il leur faut être administrateurs patients et politiques habiles. Ils doivent avoir une grande activité physique et intellectuelle, des idées larges, être entreprenants et ne « douter de rien ». « On fait ce qu'on veut », me disait-on, « avec des Annamites ». Sans négliger leurs devoirs militaires, instruction des troupes, défense de la frontière, ils doivent savoir et pouvoir faire autre chose que l'exercice et le service de la caserne. J'ai pu constater, avec plaisir, dans un grand nombre de secteurs, que les officiers administrateurs, qui nous ont acquis la riche Cochinchine, n'ont pas dégénéré. Presque partout, un grand effort s'est produit : création et construction de postes, tous en pierres ou en briques, selon la région, routes et ponts pour le passage des caravanes, essais de cultures diverses, défrichement, assainissement, nouveaux levés topographiques, une immense somme de travail accomplie, et obtenue dans certains endroits en quelques mois seulement, et avec de si faibles moyens financiers! Partout où un chef vraiment actif et intelligent a voulu transformer le pays, les résultats ont été extraordinaires.

Que l'on me permette d'en citer trois exemples dans trois territoires différents.

J'arrivais à Vinh-Thuy, dans le 3e territoire, cinq mois après que le capitaine Hutin y avait été envoyé. Le secteur passait pour le plus malsain qu'il y eût.

Le capitaine s'était empressé de faire défricher tout le mamelon et de construire son poste à 60 mètres au-dessus de la rivière. Voici dans quelles conditions il a pu travailler. Les bois ont été utilisés pour les constructions, tous les matériaux ont pu se trouver sur place et la main-d'œuvre a été fournie par les tirailleurs tonkinois. Les Annamites ont l'esprit d'imitation très développé et on les emploie aisément à toutes sortes de besognes; on en fait des charpentiers, des scieurs de long, des menuisiers, des mineurs, des chaufourniers, des briquetiers. Les seuls matériaux qu'il y ait à acheter sont les ferrures, serrures, clous, vis, cadenas, vitres, tôle ondulée, ciment, avec des collections d'outils variés.

Le capitaine ou chef de poste avait reçu 1,700 francs sur l'allocation de 3,000 francs accordée, par an, à une compagnie. Cette allocation peut suffire pour installer confortablement les troupes, dans des constructions de briques ou de pierres, couvertes de tôle ondulée ou de tuiles, bâtiments bien aérés, avec fenêtres vitrées, portes à vantaux, persiennes. Ils ont à se garantir de la chaleur pendant l'été et du froid pendant l'hiver quand le thermomètre ne marque plus que quelques degrés au-dessus de zéro.

Toutes les constructions étaient en œuvre lorsque je suis arrivée à Vinh-Thuy au commencement de mai. En cinq mois, le mamelon déboisé s'était couvert de cultures : maïs, blé, patates; le déboisement se poursuivait autour du mamelon avec d'autres cultures. Le chef de ce poste assainissait la région, il permettait d'améliorer la nourriture des hommes et il intéressait leur travail. Il s'était procuré quelques bœufs, utilisés pour les travaux, dont il allait faire des animaux de ferme. Exemple d'une tentative d'élevage dans un pays où il est tout indiqué. Le poste manquant d'eau potable, il fallut assainir l'arroyo qui pouvait la fournir. A cet effet, le cours d'eau fut mis à jour, débarrassé jusqu'à sa source de la brousse qui le recouvrait et des détritus organiques qui le comblaient en l'empoisonnant. Le défrichement et la culture immédiate de ses deux versants sur un large espace, seule défense contre les broussailles renaissantes, dotaient le poste d'une eau excellente.

Deux mois après, cet officier de mérite rentrait en France; et le secteur de Vinh-Thuy, réputé autrefois pour le plus malsain, devenait le siège du commandement de cercle.

Le poste de Cam-Duong, dans le 4[e] territoire, sur la rive droite du Fleuve Rouge, est encore un exemple de ce que l'énergie d'un

homme peut faire, et de ce qu'il est possible d'obtenir dans ces merveilleux et riches pays. Six mois avant mon arrivée, au mois de novembre 1896, le capitaine Colonna d'Istria se battait encore, et, dans un brillant engagement, repoussait les pirates. Tout était à créer, le poste et les chemins. Lui aussi avait dû défricher tout un mamelon, commandant la vue d'une douzaine de villages; des terrassements considérables avaient été nécessaires; et les constructions de tout un poste habilement conçu sortaient de terre au mois d'avril 1897, quelques-unes sous leurs toitures, à la mode chinoise, pour être terminées pendant les pluies.

Deux jours durant, j'ai suivi, sur le sol battu, de bons petits chemins de 1 m. 50 à 2 mètres de largeur, que le capitaine venait de faire faire avec une centaine de ces ponts indigènes, si ingénieux et si rapidement construits.

Ce travail de six mois a été fourni par les seuls tirailleurs et les corvées de *nhaqués*. Ces malheureuses corvées, pourtant si nécessaires dans le haut Tonkin, lorsque tout est à créer, sont rachetées à vil prix. Les indigènes doivent trente jours de corvée, mais le gouvernement les force à payer 2 piastres de rachat (5 francs) pour vingt jours de travail, alors que dans le haut pays l'habitant préférerait travailler plutôt que de payer, et son travail, pendant ces vingt journées, serait profitable au progrès des secteurs.

Pour terminer j'ai réservé le 2e territoire ou territoire de Cao-bang. Il a été créé, dans ce territoire, en dehors des grandes voies du service des routes, indépendant des cercles, et par les seules ressources militaires, 650 kilomètres de petits chemins. Je citerai dans ce territoire le secteur de Trung-Khan-Phu, le plus grand après celui de Cho-Ra; il s'étend en Chine comme une enclave, avec 100 kilomètres de frontières. La piraterie y a pris fin en 1894, sous le commandement du capitaine Laverdure, grâce à la construction de blockhaus sur toute la ligne de frontières, à l'organisation de postes de *partisans* et à l'armement des villages.

Je me rappellerai toujours mon arrivée de nuit à Trung-Kkan-Phu; les éclairs sillonnaient le ciel et embrasaient les montagnes, tandis que les étoiles brillaient, et que les lucioles, les mouches éclairantes, étoiles des terres tropicales, illuminaient littéralement les buissons. Au dernier village, des hommes avaient été requis avec des torches, et des tirailleurs étaient envoyés au devant de nous avec des « photophores »; c'est dans ce grand appareil que

j'arrivais au plus monumental et au plus décoratif de nos postes-frontières, après 75 kilomètres de route à cheval. J'avais quitté Caobang le matin, et, après avoir franchi une légère petite chaîne de montagnes, je m'étais trouvée dans le pays le plus étrangement pittoresque qui se puisse voir. C'était une baie d'Along, plus verdoyante et sans mer; mêmes pics isolés, dressés en pyramides, surgissant du fond des vallées dans des cirques de montagnes déchirées, creusées de grottes profondes.

Trois grandes rivières, dans le seul secteur de Trung-Khan-Phu, forment de larges vallées déjà peuplées et bien cultivées, embellies de superbes cascades. Je me rappelle, le lendemain de mon arrivée, au cours d'une promenade d'une cinquantaine de kilomètres, mon saisissement, tout près de Pak-Muong, devant la large ligne des cascades du Song-Quei-Cheum, barrant le paysage. Ailleurs, sur la route de Ban-Cra, la cascade de Ban-Gioc en demi-cercle, dans un cirque de verdure et de montagnes pittoresques, étage ses blanches écumes sur plus de 60 mètres de hauteur. Elle forme cinq ou six chutes plusieurs fois superposées et lamées de longues traînées de végétation. En pays anglais ces cascades seraient célébrées par l'illustration; au haut Tonkin, la cascade de Ban-Gioc, une des mieux encadrées qui se puissent voir, n'est connue que des officiers de la région.

Tous les essais de culture ont heureusement réussi sur les pentes des mamelons comme dans les vallées. Les grottes de ces montagnes, creusées à toutes les hauteurs, dans des rochers escarpés, aux formes bizarres, renfermaient hier encore des villages entiers tout comme les grottes de Pong. Petit à petit, les Thos commencent à se rassurer; et, en nous voyant construire des maisons de pierre, ils descendent de leurs curieuses cavernes, puis se répandent dans la plaine. Des norias font monter l'eau d'étages en étages dans les rizières avec cette simplicité ingénieuse qu'on ne se lasse pas d'admirer. Tels aussi les petits moulins à décortiquer le riz qui le pilent par un habile mouvement de bascule fourni par la pesanteur de l'eau.

En trois années de commandement, le poste de Trung-Khan-Phu, plus un marché dans le village, plus huit blockhaus ont été construits. Tous différents d'aspect, fortins ou castillets espagnols d'élégante allure, perchés sur les sommets, ils commandent les positions en regard des nombreux fortins chinois. De bons chemins fortement endigués relient les postes les uns aux autres.

Trois grands ponts de pierre, dont la longueur varie entre 180 et 192 mètres, sont jetés sur des courants qui, à la crue, deviennent furieux; et ces ponts ne seraient pas désavoués par un ingénieur; mais, construits par un ingénieur, ils auraient certainement coûté plus cher au protectorat. Je ne parle pas d'une douzaine de petits ponts à culées de pierre et des nombreux ponts de bois à la manière du pays plus ou moins améliorée. Un chemin de roulage, pour aller chercher le sable, a été construit sur 14 kilomètres, la pierre a été extraite dans le voisinage, et tout ce qu'il a été possible de trouver sur place a été habilement utilisé.

Le poste principal, qui fait grande figure à la frontière chinoise, est estimé 150,000 francs par les autorités indigènes, et, aux mains d'un entrepreneur, il aurait coûté cette somme. Le capitaine Laverdure a reçu, en trois ans, pour toutes les dépenses afférentes à son poste, une somme de 2,400 piastres (6,000 francs) et 200 piastres par blockhaus (500 francs). Ce sont là des travaux de durée exécutés avec les seules ressources du secteur : main-d'œuvre des tirailleurs, corvées des *nhaqués*, contribution des communes, patience des sous-officiers surveillants, énergie, volonté soutenue, science, goût et art de l'officier commandant.

En ces contrées appauvries et dépeuplées, il nous faut accueillir avec bienveillance tous les Chinois qui demandent à s'établir sur notre territoire pour ne plus relever que de l'autorité française. Dans plusieurs cercles militaires j'entendais raconter que des familles chinoises venaient demander des terres qui leur étaient accordées; des habitants réfugiés de l'autre côté de la frontière revenaient dans leurs anciens villages. Les pirates eux-mêmes ne sont que des industriels, qui font commerce de leurs rapines, auxquels il importe de procurer d'autres moyens d'existence. Les Thos de Lang-tchéou et du Quang-Si sont absolument semblables aux nôtres, et la Chine doit être pour notre haut Tonkin la réserve de bras et de travail. Quinze ou vingt ans de paix avec ces peuples prolifiques ramèneront la richesse pour peu qu'on les dirige.

ISABELLE MASSIEU.

CHEZ LES TATARS

DE DERBENT A ÉLISABETHPOL

SOUVENIRS D'UNE MISSION[1]

Pendant la mission que je viens de remplir en Russie, sous les auspices du ministre de l'Instruction publique, j'ai partout rencontré le plus cordial et le plus bienveillant accueil, ainsi que toutes les facilités désirables pour me procurer les renseignements dont j'avais besoin ; cela, grâce surtout à la haute intervention de S. E. M. Sipiaguine, ministre de l'Intérieur ; et je tiens, avant de commencer mon récit, à lui exprimer publiquement ma vive reconnaissance[2].

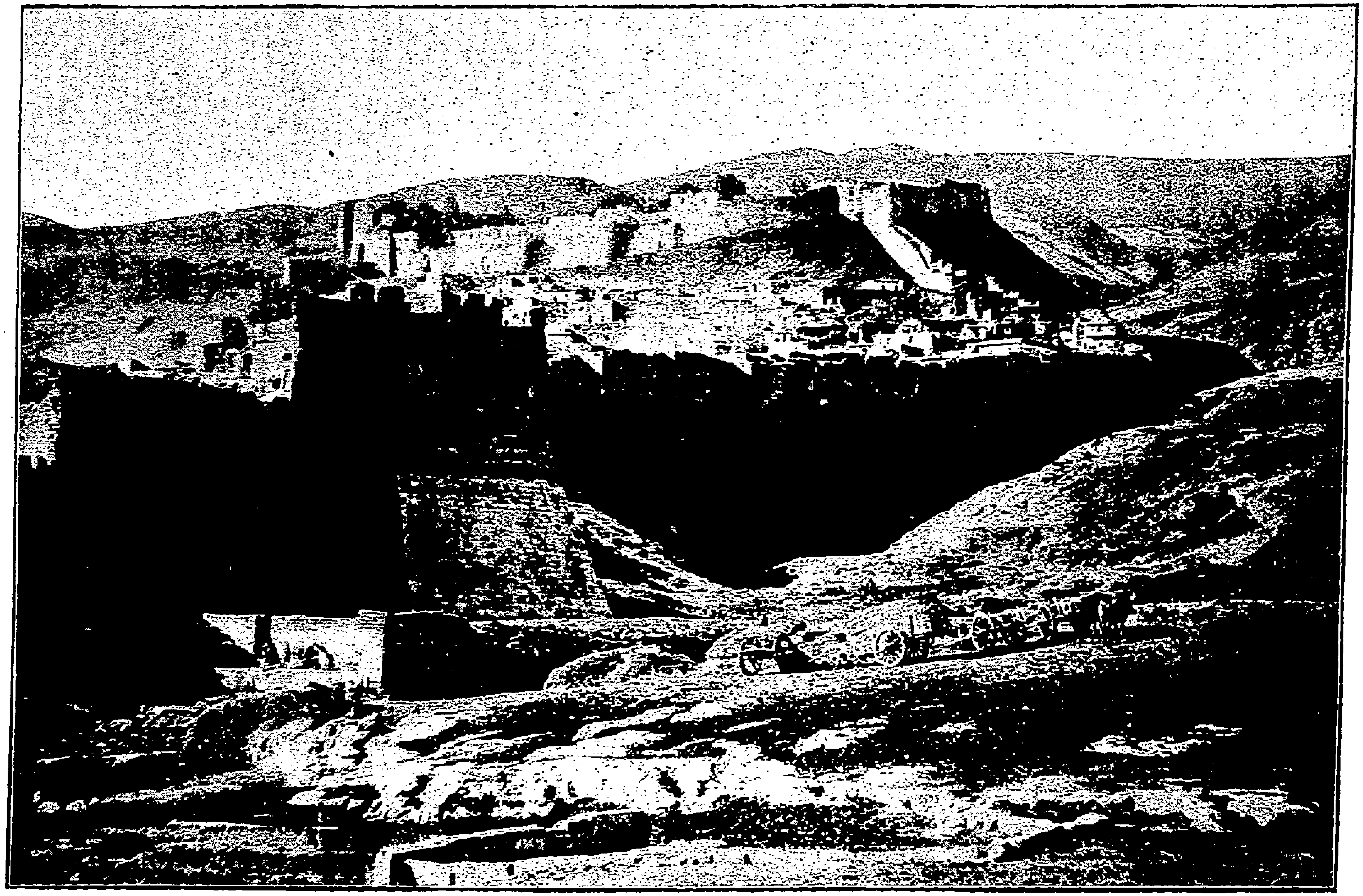
La mission dont j'ai été chargé avait deux buts distincts : visiter quelques villes historiques de la Russie centrale ; accomplir un voyage d'étude dans les gouvernements de la Transcaucasie peuplés par les Tatars Aderbaidjan.

La seconde partie de mon itinéraire sera l'objet de ma causerie.

L'empire russe couvre un espace immense et, dans sa vaste étendue, les contrastes abondent, se présentant inopinément, s'imposant à ceux qui l'étudient. Ces constrastes, il arrive souvent qu'on aime à les voir surgir, car ils donnent aux impressions plus de vigueur et de relief ; aux idées plus de force et de netteté : dans mon dernier voyage, je me suis, de parti pris, ménagé un de ces contrastes, en allant, sans transition aucune, du cœur de la Russie historique vers les pays des Tatars de la Transcaucasie. J'ai ainsi passé de l'Europe à l'Asie, du Nord à l'Orient et de l'histoire à l'ethnographie.

1. Conférence donnée à la Société de Géographie de Paris, le 8 mars 1901.

2. Le ministre m'avait gracieusement donné comme compagnon de voyage M. Innokenti Nikolaevitch de Pétroff, attaché au ministère de l'Intérieur. J'ai trouvé en lui un aide plein de zèle et un ami rempli de dévouement.



VUE DE DERBENT.

Vous savez que la population de la Transcaucasie se compose de trois principaux éléments : les Géorgiens, qui appartiennent à la religion orthodoxe; les Arméniens, lesquels sont grégoriens; et les Tatars Aderbaidjan, dont le culte est le mahométisme chiite.

Les populations géorgiennes occupent des territoires géographiquement compris dans la Transcaucasie; ils se sont volontairement annexés à la Russie. D'anciennes relations d'amitié et la communauté de religion ont amené cette union. Quant aux deux autres éléments ethniques, ils se trouvaient, et au point de vue politique et au point de vue religieux, dans des conditions bien différentes, lorsque la Russie conquérante et civilisatrice, étendit ses frontières et fixa les bornes qui la séparent actuellement de la Turquie d'Asie et de la Perse.

Les Arméniens, paysans ou commerçants, établis dans les territoires occupés par les Russes, ne leur opposèrent pas de résistance; ils devinrent sans répugnance sujets russes et gagnèrent au nouvel état de choses, qui leur apportait la sécurité.

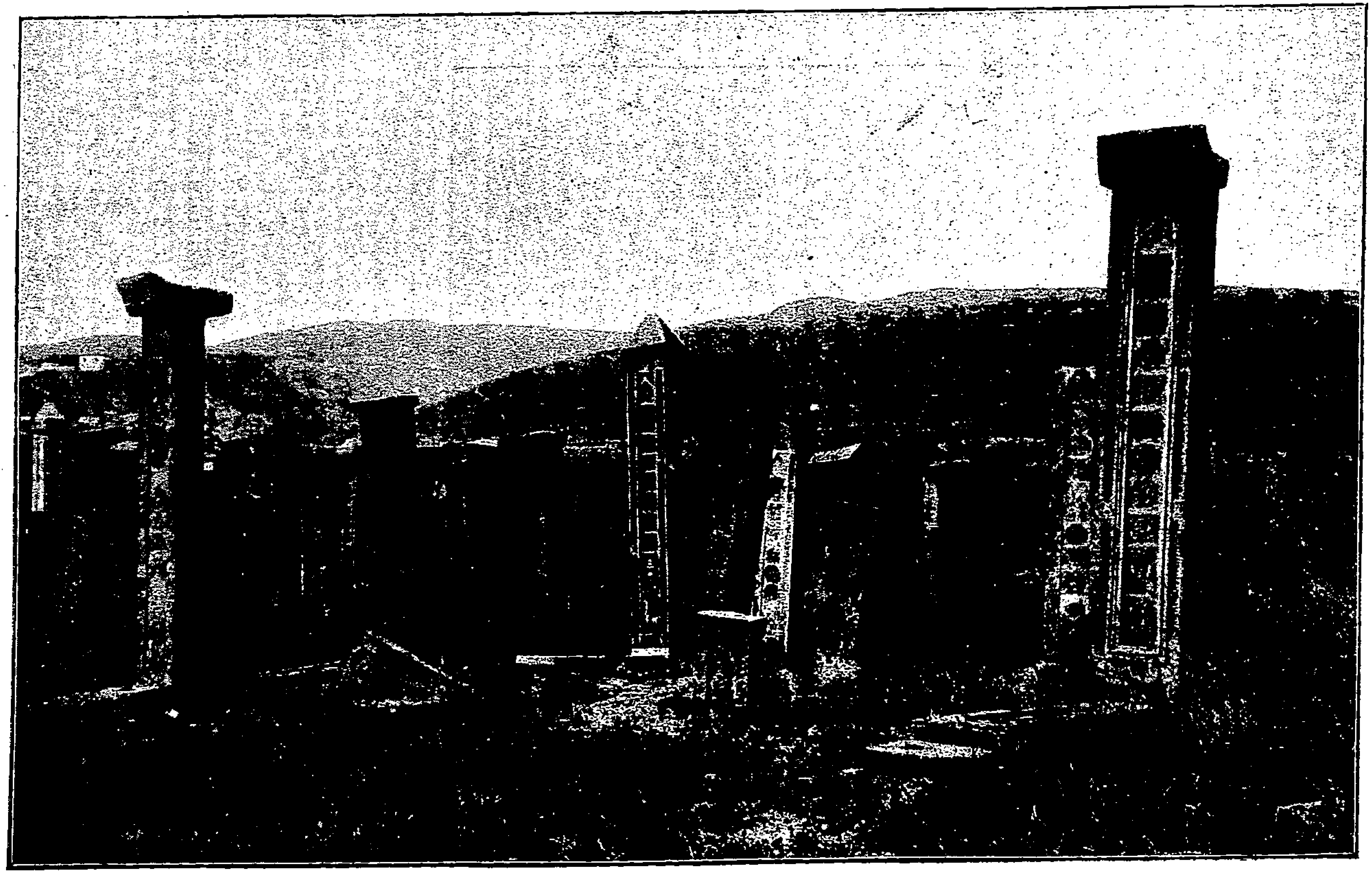
Les Tatars, au contraire, luttèrent avec acharnement pour sauvegarder l'indépendance de leurs khanats, sur lesquels la Perse n'exerçait qu'un protectorat de pure forme. Cette résistance énergique des Tatars, pour défendre leur liberté et l'autonomie de leur pays, les obstacles qu'ils opposèrent à la conquête, augmentèrent d'autant le mérite qu'eut l'armée russe à triompher d'eux. L'éclat d'une victoire n'est-il pas mesuré à la valeur de l'adversaire?

Mais, s'il est des Arméniens et des Tatars qui sont devenus sujets russes, il y en a aussi qui dépendent d'autres puissances. Ainsi, des Arméniens habitent certains territoires de la Perse et de la Turquie d'Asie, et des Tatars sont établis dans une importante région de la Perse[1].

1. Selon certains auteurs il se trouve 1,060,000 Aderbaidjan au Caucase et 40,000 en Perse. D'après les données les plus récentes (1886), les Tatars Aderbaidjan du Caucase sont au nombre de 1,139,659; ce chiffre se décompose ainsi :

Gouvernement de Tiflis.......	Hommes :	38.635	Femmes :	29.710
— d'Erivan......	—	138.579	—	119.478
— d'Elizabethpol.	—	234.902	—	173.047
— de Bakou.....	—	213.103	—	164.418
Provinces du Daghestan......	—	7.236	—	6.461
— de Sakataly.......	—	11.367	—	9.726

ce qui fait 24,23 p. 100 de la population de tout le Caucase.



DERBENT. — CIMETIÈRE TATAR.

Ces prémisses étant posées, nous ne nous occuperons plus que des Tatars. Nous visiterons d'abord quelques-unes de leurs anciennes villes, puis nous parlerons de cette population qui représente une notable partie des habitants de la Transcaucasie.

Arrêtons-nous tout d'abord à Derbent, qui est peuplée de

DERBENT. — UNE JEUNE TATARE.

(Photographie du baron de Baye.)

douze mille Tatars[1], de quatre mille Juifs parlant le tatar aderbaidjan et de cinq cents Arméniens.

Deux épaisses murailles parallèles, flanquées de tours, percées de plusieurs portes enferment une étroite bande de terre[2] et gravissent la montagne jusqu'à la forteresse. Ces murailles, construites en énormes pierres de taille, protègent les côtés nord et

1. Dont onze mille Chiites et mille Sunites.

2. Elle s'étend de l'ouest à l'est. Sa longueur est de 3 verstes et sa plus grande largeur de 320 sagènes.

sud de la cité et s'étendent, en échelons, jusque dans la mer. Elles permettaient jadis aux habitants de descendre en toute sûreté de leurs demeures jusqu'à leurs vaisseaux.

Approchons de Derbent. Les demeures des morts sont plus vastes que celles des vivants. Ces nécropoles consistent en larges espaces hérissés de hautes pierres plus ou moins étroites, plus ou moins inclinées selon leur âge. De loin, on dirait des forêts dévastées, dont les arbres, privés de leur frondaison, ne laissent

DERBENT. — UN JEUNE TATAR PORTANT UN TALISMAN EN FORME DE MAIN.
(Photographie du baron de Baye.)

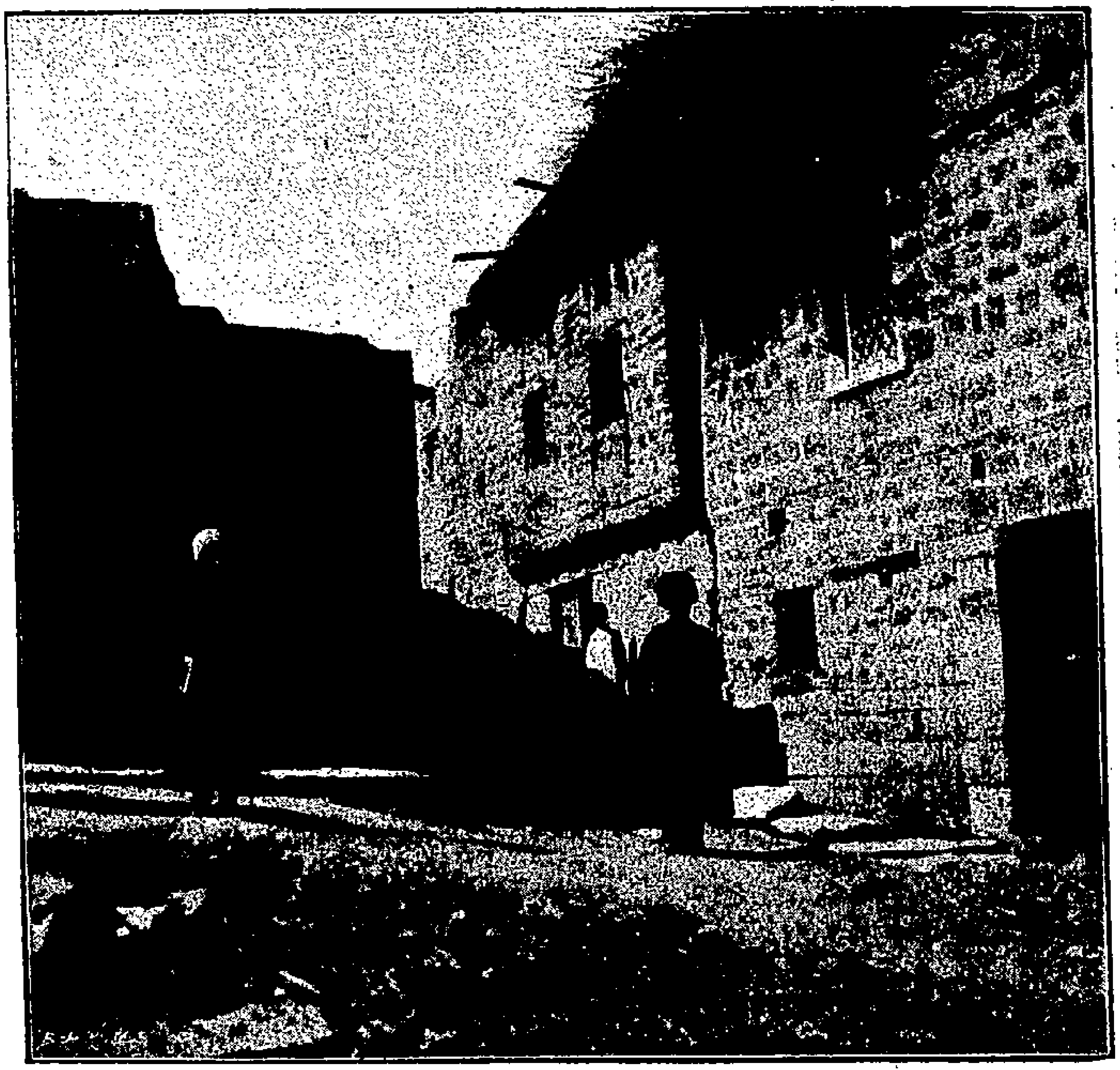
plus voir que des troncs desséchés par le temps et mutilés par les éléments destructeurs.

Sur ce sol de la mort, la vie ne se trahit que par l'apparition de quelques rares silhouettes de femmes, drapées dans leur tchadra. Ce spectacle sévère forme un émouvant contraste avec l'aspect riant et la luxuriante végétation des jardins[1] d'alentour, où la

1. Il y a, autour de Derbent, environ 1500 jardins fruitiers dont le raisin est renommé.

vigne ploie sous la charge des pampres. Mais, après avoir traversé ces cimetières arides et désolés, ces jardins où foisonne la verdure, longeons les murailles et gravissons la montagne jusqu'à la citadelle[1].

Comme l'indique l'inscription arabe surmontant la porte, là se trouvait le palais des khans. Du palais, il ne reste que des



DERBENT. — UNE RUE DE LA VIEILLE VILLE.

(Photographie du baron de Baye.)

ruines. Retournons-nous; à nos pieds, la vieille ville, avec ses quatorze mosquées, son bazar, ses maisons mystérieuses; plus loin, une ville récente où l'église orthodoxe et l'église arménienne luttent d'importance[2]; plus loin, plus bas encore, au bout de cette longue et étroite bande de terre, dont l'enceinte imposante descend du haut de la montagne jusque dans les flots, une brèche

1. Elle est appelée *Narine-Kale*.
2. Leur construction remonte à l'époque où le fameux Loris-Mélikof était gouverneur de la contrée.

dans les pierres, une ligne droite, c'est la voie ferrée qui, depuis une année, porte de Pétersbourg à Tiflis les hommes et les choses.

Dans le lointain, se confondant avec le ciel, la mer Caspienne, étendue comme un tapis d'Orient, n'est tachée que par de rares bateaux. Derbent, sommeillant depuis des siècles dans sa prison crénelée, dort toujours. Au XIX^e siècle, elle aura vu là-haut les soldats occuper la citadelle et monter la garde sur les ruines;

DERBENT. — AU BAZAR, MARCHANDS DE PAIN.

(Photographie du baron de Baye.)

c'est le symbole de la prise de possession de la Russie. Elle aura vu, en bas, passer à ses pieds, dans un tourbillon de vapeur, avec la vitesse d'une flèche, la vie moderne qui lui semble inconnue. C'est le génie de la Russie, qui pénètre l'Orient, lui apportant la civilisation.

La plupart des historiens musulmans attribuent la construction de Derbent et de ses murs à Kosroës I^{er}, mais, assurément, il existait déjà alors une place forte en cet endroit.

La légende relative à la fondation de Derbent mérite de vous être contée. La voici, traduite mot à mot, d'après un historien tatar[1].

« Au nom de Dieu miséricordieux et plein de grâce. Qu'il « soit glorieux le Dieu des mondes. Que soient bénis Mahomet, « le chef de tous les prophètes, ses descendants et ses disciples.

« Les conteurs disent que dans le pays d'Iran existait un grand « souverain nommé Koubad-Schah[2]. A la même époque, au « Nord, dans la Khozarie, régnait Khakhan-Schah[3], auquel obéis- « saient Moscou, la Crimée, Kazan et tous les peuples du Déchy- « Kiptchak.

« Son trône, orné de pierres précieuses, se trouvait sur les « bords de la rivière Adil (Volga), il était toujours entouré de « quatre cent mille hommes formant une garde redoutable, « imposante et sanguinaire. Des guerres perpétuelles avaient lieu « entre ces deux souverains. Pour y mettre un terme, Koubad- « Schah résolut d'épouser la fille de son adversaire. Dans ce but, « il envoya une députation chargée de porter, avec le cérémonial « de circonstance, des lettres au souverain des Khozars. Khakhan- « Schah prit connaissance des missives, écouta les ambassadeurs, « accueillit avec bienveillance la proposition, consentit à devenir « le parent de son adversaire et résolut de transformer l'inimitié « en amitié. Satisfaits de ce succès, les envoyés s'en retournèrent « pour apporter la bonne nouvelle.

« Après un échange de riches cadeaux d'or, d'étoffes et d'es- « claves, la fille de Khakhan fut portée en grande pompe dans la « capitale de Médaïn et logée dans le harem du palais de Koubad. « La joie générale salua cet événement. Au bout d'un certain « temps, Koubad délégua à son parent une nouvelle députation « chargée d'une seconde missive : Grâces au Dieu des mondes, « j'espère que, désormais, rien ne fera naître entre nous le « malentendu, le doute ou la haine. Pour affermir l'amitié et la « parenté qui ont établi entre nous des relations de père à fils, je

1. Ce récit est extrait de *Derbent Name*, ouvrage écrit par un Tatar Aderbaïdjan et traduit en russe par Alikanoff Avarski, Tiflis, 1898.

2. Sous le pouvoir de Koubad-Schah étaient soumis le Turkestan et l'Afghanistan. Nonchirwan, nommé le Juste, était son fils.

3. Khakhan n'est pas un nom propre, mais celui que les Persans donnaient à tous les rois tatars du Nord et de la Trans-Kaspie. Koubad est la corruption arabe du nom Khosrovi-Parvis, qui vivait vers la fin du v[e] siècle de l'ère chrétienne.

« vous prie d'autoriser l'édification d'une place forte sur le bord
« de la mer, vers l'extrémité du mur construit par Iskander-
« Zoulkarnein [1], forteresse qui marquerait la frontière entre nos
« empires. Je vous prie également d'accorder à mes sujets le droit
« de pénétrer sur votre territoire comme je donnerai aux vôtres
« l'autorisation de passer sur le mien.

« Charmé de cette lettre, Khakhan répondit : O mon fils Koubad,
« je consens à ce que l'on construise, à côté dudit mur, une forte-
« resse qui, peuplée de vos gens, servira de frontière entre nous et
« les souverains d'Iran.

« Les envoyés retournèrent auprès de Koubad qui, sans tarder,
« ordonna au vizir de réunir tous les ingénieurs et les architectes.
« Il s'en trouva trois cents. En outre, six mille ouvriers très habiles
« reçurent l'ordre [2] de construire une ville importante.

« Après sept mois de travail, la ville était édifiée et munie de
« portes en fer. Elle reçut le nom de *Baboul-Abvab-Derbent.*

« Il fut annoncé [3] à Koubad qu'avec l'aide de Dieu et grâce au
« souverain la ville de Derbent était construite.

« Derbent fut peuplé par trois mille familles d'Iran, de la tribu
« même du monarque, en outre trois mille cavaliers furent pré-
« posés à sa garde.

« Cette œuvre étant accomplie, Koubad rendit sa fille à Kha-
« khan [4]. Cette dernière rentra dans la capitale de son père alors
« que le chef des Khozars, de très belle humeur, festoyait avec sa
« cour. Dès qu'il connut le sort de sa fille, il comprit son impré-
« voyance et, dans un transport de colère, se mordit le doigt.

« Les hostilités recommencèrent entre les deux empires. Kha-
« khan réunit cent mille guerriers pour s'emparer de Derbent ;
« mais il fut repoussé par deux cent mille hommes [5]. »

1. Les habitants du pays nomment ce mur, qui s'étend à 80 verstes au delà de Derbent, *Dag-Baré,* ce qui signifie « mur des montagnes ».
Certains écrivains musulmans attribuent la construction de cette muraille au roi de Macédoine Alexandre le Grand. Iskander Zulkarnein (Iskander, à deux cornes ou à deux siècles) est Alexandre le Grand, roi de Macédoine, fils de Philippe.

2. Les murs de la ville ont été édifiés sur les fondations d'une ancienne muraille construite par Iskander à la place même qui, selon la tradition, lui avait été indiquée par l'archange Gabriel (Djébraël).

3. Par le séraskyr (commandant en chef), et par le mimar Bachy.

4. Aucun enfant n'était issu de ce mariage, car il ne fallait pas qu'un descendant pût donner aux Khozars des droits à l'hérédité chez les Persans, ce qui aurait amené des guerres entre les deux empires.

5. Le fils de Koubad le Victorieux, Nouchirvan le Juste, augmenta la population

Peu après, vinrent les Arabes, qui chassèrent les Khozars et convertirent la population à l'islamisme.

Au nord de Derbent, se trouve le cimetière kurklar, c'est-à-dire des quarante[1]. Là furent inhumés les quarante musulmans qui défendirent Derbent, gagné à l'islamisme, contre les Khozars païens. Le combat est remarquablement raconté par l'historien tatar qui termine ainsi :

« Dans cette journée, quarante héros[2] ont précipité dans l'enfer « six mille infidèles et eux-mêmes, avec leur chef, ont vidé jus- « qu'au fond la coupe du cherbet des bienheureux martyrs pour « la foi, et ont fait voler leurs âmes vers le lieu du bonheur « infini ! »

Non loin de cette nécropole des quarante, se trouve le petit cimetière russe. Là, surpris et émus, saluons un souvenir de la France.

Sous un simple monument de pierre est couchée Olga Nesterzoff, l'amie du célèbre écrivain russe Bestoujeff, connu sous le nom de Marlinsky[3]. Un soir, en jouant avec un pistolet, elle se tua. L'amour et la mort, inséparablement unis dans la poésie orientale, avaient fait une victime.

Pendant un voyage au Caucase, Alexandre Dumas alla visiter son tombeau.

Il voulut montrer que le génie de la langue française savait trouver des accents aussi doux et aussi émus que ceux des Tatars pour célébrer cette essence de vie nommée l'amour, et la rendre immortelle malgré la mort. Dumas pria le prince Bagration de faire graver l'épitaphe suivante sur le tombeau d'Olga :

« Elle atteignait vingt ans, elle aimait, était belle;
« Un soir elle tomba, rose effeuillée aux vents.
« O Terre de la mort, ne pèse pas sur elle,
« Elle a si peu pesé sur celle des vivants! »

Maintenant que vous connaissez l'aspect général et l'origine de

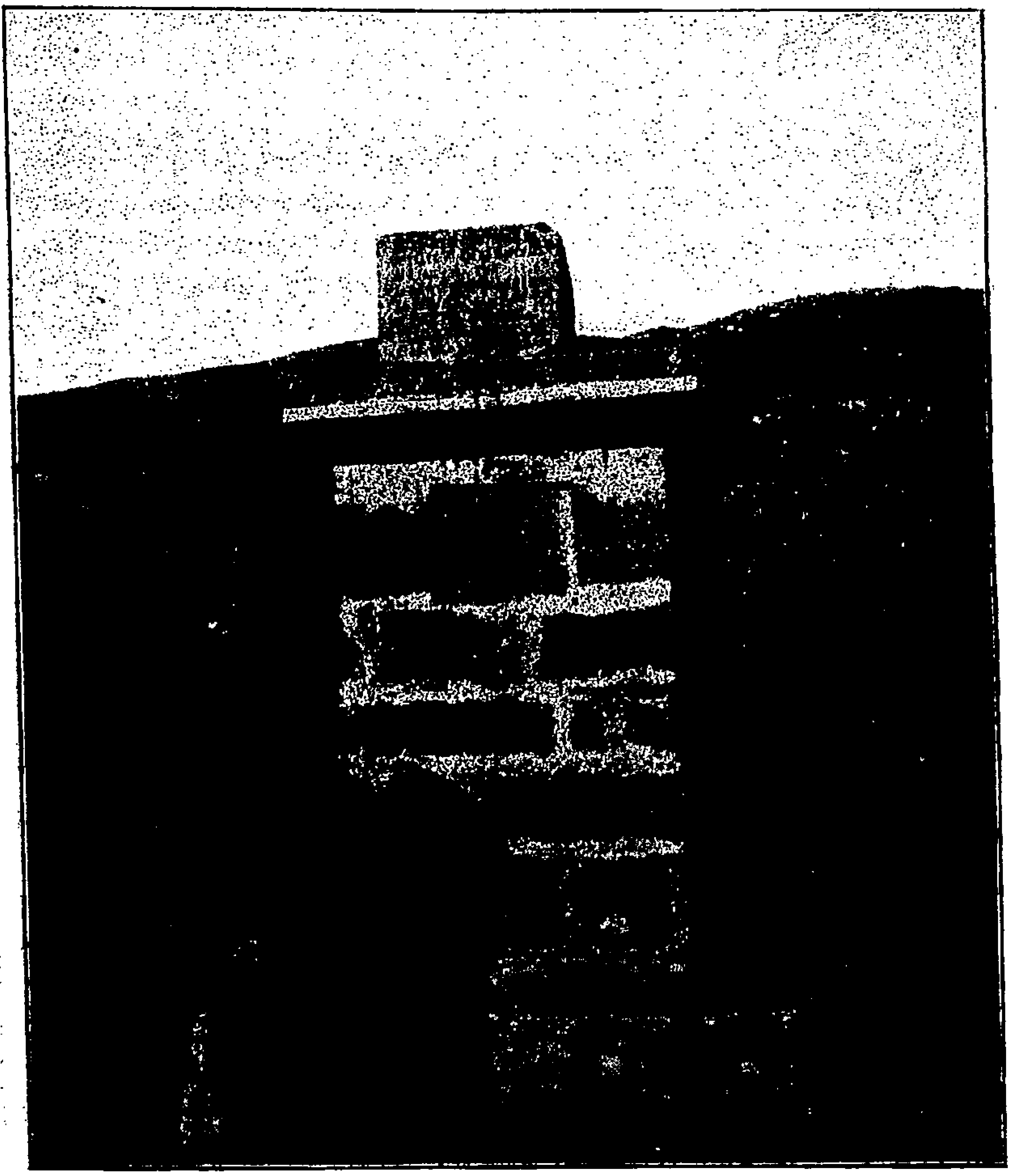
de Derbent, construisit plusieurs forteresses et le mur qui s'étend dans l'intérieur du pays.

1. Du mot *kurk*, quarante.

2. Ils étaient commandés par Selman-Ben-Kabia.

3. Bestoujeff, décabriste officier de la garde impériale, puis exilé en Sibérie. Il finit par obtenir l'autorisation de servir au Caucase comme simple soldat. C'est là qu'il fit connaissance d'Olga Vassiliewna Nesterzoff, née en 1814, morte le 25 février 1833.

Derbent, vous me demanderez peut-être d'où vient son nom ? Le mot persan « Derbent » signifie « porte en fer ». Cette ville se nomme, en arabe « Baboul-Abvab », porte des portes, ou « Baboul-



DERBENT. — LE TOMBEAU D'OLGA.

(Photographie de M. Yermakoff.)

Khaid », porte de fer; en turc « Témir-Kapycié », porte de fer; en grégorien « Dzgvis-Kary », portes de la mer.

En effet, cette ville ferme un passage étroit entre la mer Caspienne et un rameau des monts Tabassaran.

C'est l'unique route naturelle praticable entre les prairies du nord et la Transcaucasie; route suivie par toutes les migrations des peuples; route par laquelle les troupes de Tamerlan se diri-

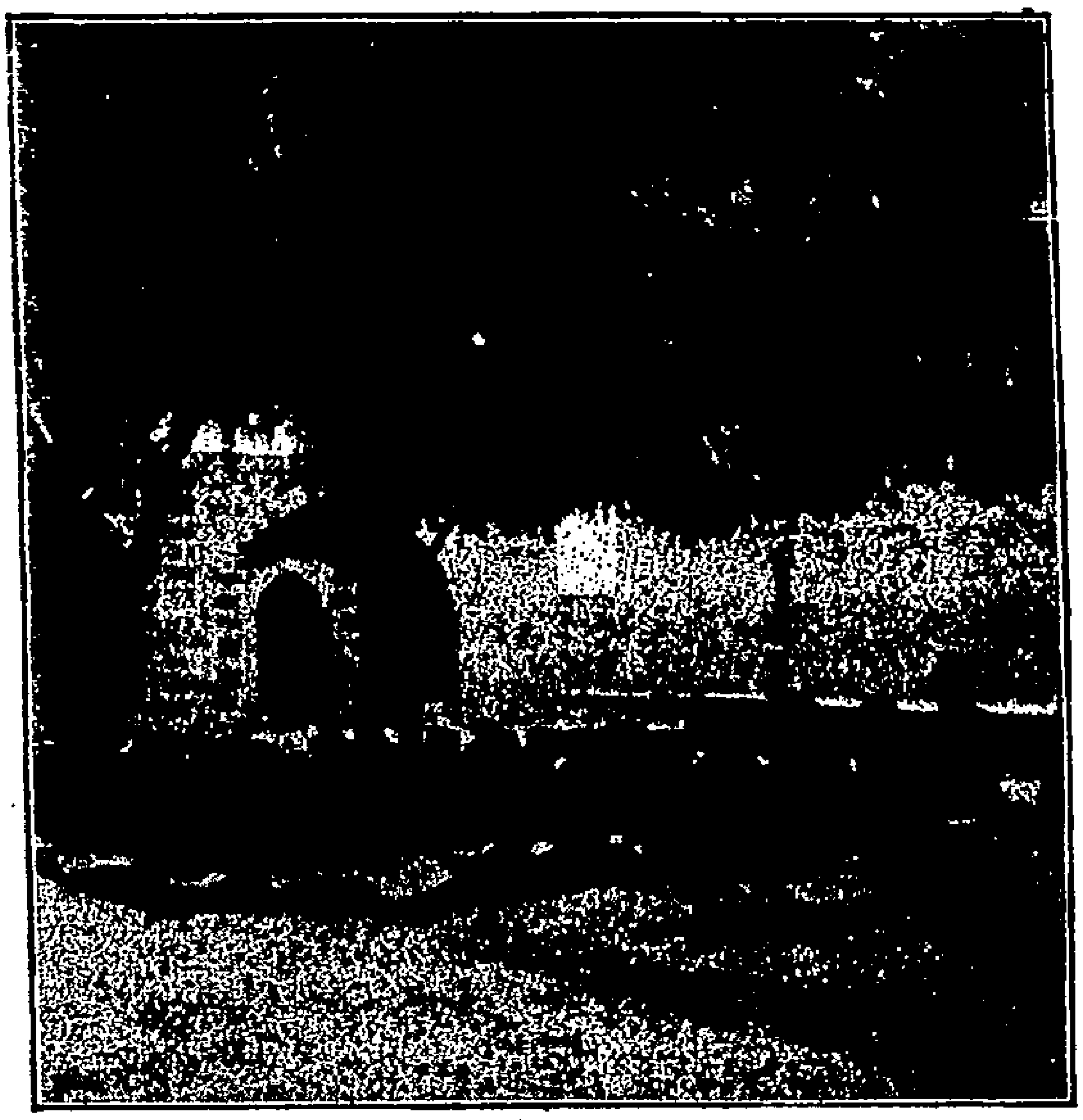
DERBENT. — PORTE DU MILIEU.

gèrent vers le nord pour se rencontrer avec la horde de Toktamouich; route par laquelle les Huns pénétrèrent dans la Transcaucasie[1].

1. C'est pour ce motif que cet endroit fut nommé passage des Huns.

Les historiens classiques mentionnent les portes de l'Albanie (*Pylæ Albanicæ*) sur la côte occidentale de la mer Caspienne, et les historiens arméniens connurent ces portes qu'ils nommaient « Djora ».

Puisque nous sommes en train de parler de portes, il nous paraît difficile de passer sous silence les principales d'entre celles qui sont pratiquées dans l'épaisse enceinte de Derbent. Du côté nord, signalons celle du messager : Djartchi-Kapucy. Là, le messager du khan annonçait au peuple les ordres du souverain.



DERBENT. — ÉCOLE DANS LA COUR DE LA MOSQUÉE.

Du côté sud, la porte la plus rapprochée de la mer se nomme Doubar-Kapucy, c'est-à-dire porte de Doubar.

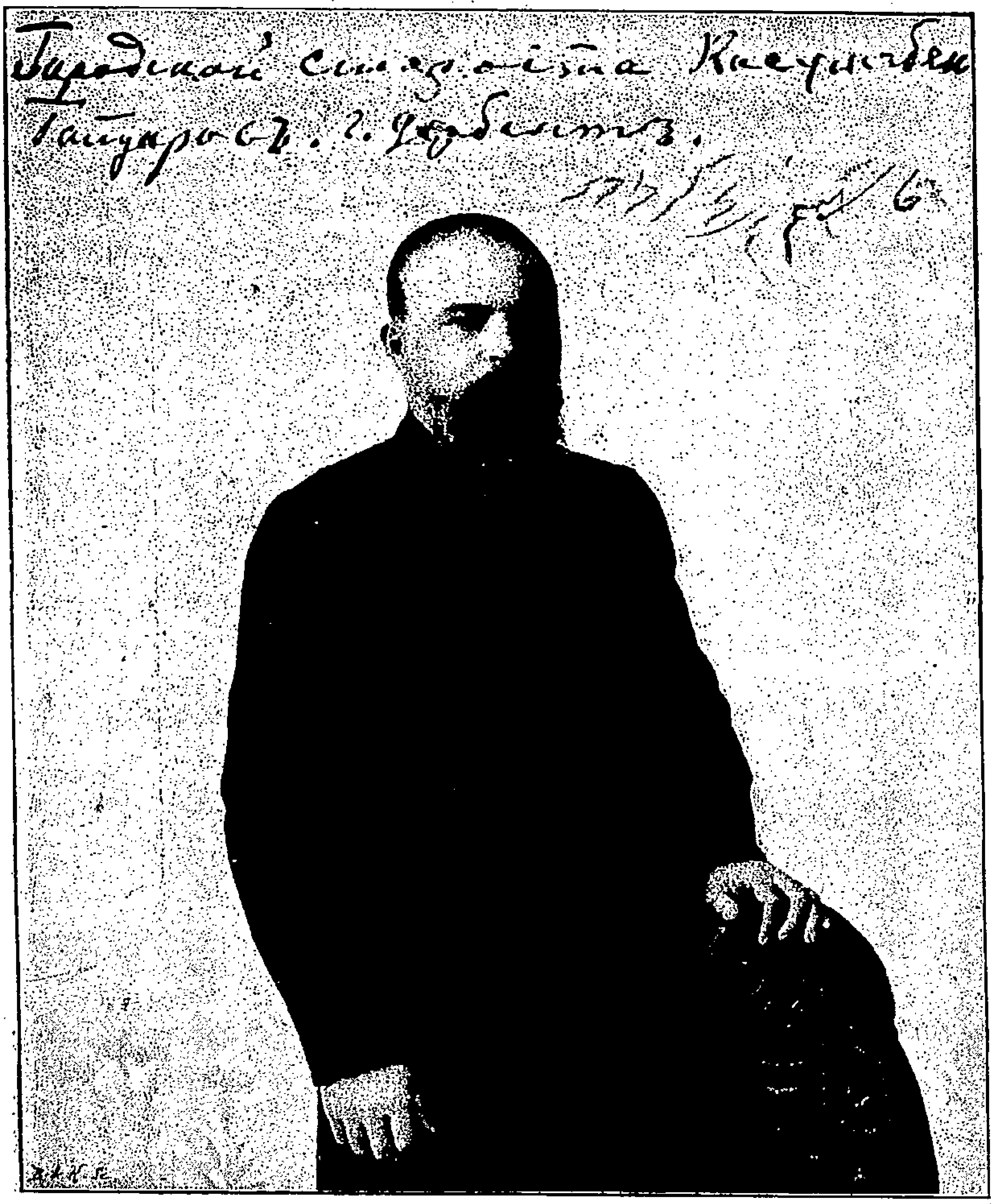
Plus haut, du même côté, la plus belle entrée, remarquable par ses colonnes et ses sculptures, est appelée « Horta-Kapucy », porte du milieu.

Enfin, plus haut encore, se trouve une porte, reconstruite au temps de la conquête et surmontée d'une double inscription, en langue du pays et en russe.

La plus ancienne mosquée de Derbent aurait été fondée, en 1213, par le khalife de Bagdad. L'inscription placée au-dessus de la porte

du monument indique qu'il a été reconstruit au XIVe siècle[1]. On le nomme Djouma Metchet, mosquée du vendredi.

Dans la cour de cette mosquée, à l'ombre des arbres, j'ai vu une école de garcons recevant l'instruction en plein air.



DERBENT. — LE MAIRE DE LA VILLE, KASSOUM-BEK-GAÏDAROFF.

Le maire de Derbent, Kassoum-bek-Gaïdaroff, un Tatar civilisé, dans le sens moderne du mot, habillé à l'européenne, bon viticul-

1. De 1368 à 1369.

teur, excellent administrateur, m'a reçu de la façon la plus affable.

Sa conversation m'a prouvé quelles grandes qualités on peut rencontrer chez les gens de sa race. Il m'a fait, avec gracieuseté, les honneurs de sa ville.

Comme nous nous promenions ensemble à travers les rues étroites et mystérieuses, nous entendîmes, en parcourant le bazar, une chanson qu'il me traduisit :

« O ma chérie, j'irai te visiter. Si tu noircis tes sourcils, si tu cernes tes beaux yeux d'un cercle noir, je viendrai te voir sous la forme d'un médecin, afin d'examiner dans quel état sont tes beaux yeux.

« Quand même je serais enfermé durant un siècle dans une sombre cellule, dès que j'aurai recouvré la liberté, je volerai vers toi.

« Vers toi, douce comme les fleurs du jasmin jaune entourées de feuilles vertes, vers toi, fleur qui penches ta tête vers les fleurs embaumées. Etant malade, fleur toi-même, tu peux mourir comme une fleur, t'inclinant doucement vers la terre qui donne naissance aux fleurs.

« O ma belle, fais ta toilette dans le jardin, car je pourrai t'admirer; je suis toujours prêt à partager le sort du rossignol persécuté pour avoir touché aux fleurs. »

Baron de Baye.

(*A suivre.*)

PROMENADES EN EXTRÊME-ORIENT

(1895-1898)

Par le commandant de PIMODAN[1]

Nous sommes en pleine paix. Aucun nuage sombre à l'horizon n'annonce de tempête de guerre; c'est pour un gai voyage de touriste que nous nous embarquons à Marseille. Nous allons en Extrême-Orient. Nos grands-pères, quand ils avaient l'humeur curieuse ou voyageuse, allaient en Orient. C'était alors le bout du monde civilisé. Mais qui se contente aujourd'hui d'aussi courtes expéditions, d'aussi simples déplacements? Qui prétendrait être classé au mémorial héraldique des voyageurs de marque s'il se contentait de traverser le Bosphore ou de remonter le Nil jusqu'aux grandes cataractes? Même avant que le transsibérien soit terminé, le voyage d'Extrême-Orient s'impose. Il faut pour le moins aller au Japon.

La dernière moitié du XIX[e] siècle a été illustrée par les grands voyages de découverte et d'exploration des terres continentales encore inconnues. Livingstone, Stanley et la pléiade des explorateurs qui s'est levée derrière eux, ont révélé le continent noir, ses sombres et immenses forêts équatoriales, les atroces chasses à l'homme, les guerres d'extermination qui dépeuplent des régions entières.

Avec les officiers de l'armée russe et de l'armée anglaise, avec Bonvalot et le prince Henri d'Orléans, nous avons gravi les cols glacés de l'Asie centrale à des altitudes qu'aucun Européen n'avait encore affrontées.

De plus hardis encore ont tenté de s'approcher du pôle nord et, dans une entreprise de fol héroïsme, Andrée avait rêvé d'y atteindre par les routes de l'air.

1. Paris, in-8 carré, 377 pages. Honoré Champion.

La science géographique salue avec respect et honore les noms de ses vaillants serviteurs, qu'aucune fatigue ne rebute, qu'aucun danger ne fait hésiter. Grâce à eux, de notre temps, l'homme aura achevé de connaître son domaine terrestre, tandis que l'industrie européenne couvre le globe d'un réseau de fils à mailles de plus en plus étroites, qui prépare la solidarité de toutes les races humaines. L'œuvre est considérable, grandiose. La génération qui nous suit la continuera avec des moyens plus puissants encore que ceux dont nous disposions.

Mais, dans la vie de l'humanité, tout ne peut être travail et labeur pénible, il doit y avoir place pour le doux rêve, sous la lumière d'un ciel clément, avec des fleurs et des chansons. Après avoir frémi d'angoisses et de terreurs aux sombres drames de la barbarie noire ou du fanatisme jaune, il est permis de se récréer au spectacle apaisant d'une civilisation charmante et étrange, qui évolue, de nos jours, d'une manière si surprenante en rapprochant l'Orient de l'Occident.

La géographie n'est pas nécessairement une science austère; elle se préoccupe également de plaire; son domaine comprend aussi bien l'étude des conceptions artistiques des peuples que la description des paysages sévères ou gracieux, au milieu desquels s'est développée l'âme des races. Elle s'intéresse à remonter des effets aux causes, à rechercher quelle a été l'influence de l'habitat sur la croissance des sociétés humaines et sur la formation de leur esprit.

Or, voici qu'à l'autre extrémité de notre vieux continent, des nations ont grandi loin de tout contact avec nous, ignorées de nous pendant de longues séries de siècles, dédaignant de frayer avec nous, arguant de l'ancienneté de leur histoire pour nous traiter en parvenus. Nos ancêtres en étaient encore à l'âge du renne, lorsque les Chinois, assure-t-on, avaient des peintres et des sculpteurs et qu'ils connaissaient la poudre à canon; mais ils n'avaient pas inventé le canon destructeur d'hommes et, dans leur innocence naïve, ils ne supposaient pas, disent-ils, que cette poudre pût servir à d'autre usage qu'à des feux d'artifice.

Ces familles de peuples jaunes sont issues, à coup sûr, d'une même souche que la nôtre, mais elles nous sont devenues si étrangères, par une longue suite d'atavismes, qu'elles sont arrivées à différer de nous d'une manière constante et définitive, autant par leurs dispositions mentales que par leurs traits physiques. Cepen-

dant quelque lien a dû subsister, à travers les âges, puisque, suivant des traditions écrites incontestables, leurs sages, plus de sept siècles avant l'ère chrétienne, ont formulé des principes de morale, de philosophie, de discipline même, qui nous appartiennent aussi.

Leur activité cérébrale s'est exercée dans une voie qui leur est propre; ses manifestations se sont traduites dans des formes d'art qui nous ont étonnés d'abord, puis qui nous impressionnent et nous ravissent à mesure que nous les pénétrons mieux.

Suivons donc un instant le commandant de Pimodan dans ses *Promenades en Extrême-Orient;* on ne saurait avoir un plus aimable guide. Il ne nous égarera dans aucune considération politique, ni dans aucune discussion militaire. Chaque chose en son temps et à sa place. Il se contente de regarder et de voir; il regarde avec curiosité et voit avec esprit; la petite mousmé rieuse du pays du Soleil levant lui semble aussi intéressante à observer et plus amusante à étudier que les graves problèmes d'équilibre mondial. Pierre Loti avait vu de même et, pour beaucoup d'entre nous, ses délicieuses descriptions n'ont-elles pas mieux éclairé ce monde ignoré que les plus compactes dissertations des hommes de science et de politique ?

***

On lit dans le journal du siège du Pei-Tang par Monseigneur Favier : « 16 *août* 1900. — Un de nos chrétiens audacieux, qui était monté sur le mur de la ville jaune, vint en courant et me dit : « Ce « sont certainement les Européens qui arrivent; j'ai vu un officier « habillé en blanc avec des galons. » — Nous avions déjà posé, au sommet de l'église, un grand drapeau français avec le signal : *demandons secours immédiat.* Un nouveau pavillon fut porté à 200 mètres plus loin et les sonneries de clairon furent renouvelées. L'officier aperçu vint au drapeau. — C'était un capitaine japonais. »

N'est-il pas émouvant, dans le récit poignant de ces terribles journées, de voir un officier japonais accourir le premier au drapeau français, aux sonneries d'un clairon français et annoncer la délivrance aux chrétiens traqués à mort par les bêtes fauves qu'étaient les bandits chinois?

Si nous regardons en arrière, à la distance de moins d'une vie

d'homme, Chinois et Japonais, au point de vue des Occidentaux, c'était tout un; ils nous apparaissaient comme des hommes de même race jaune, rebelles au contact étranger, persécuteurs des chrétiens, ayant même écriture étrange, des traditions religieuses analogues, une civilisation particulière figée depuis des siècles dans une immobilité étonnante, des arts dont l'esthétique nous était incompréhensible. Puis, tout change.

A coups de canons, à plusieurs reprises, les Européens ouvrent des brèches dans le bloc chinois, y incrustent leurs chemins de fer et leurs télégraphes, ancrent de force leurs navires de guerre et de commerce dans les ports; malgré tout, le Chinois reste le Chinois intransigeant, luttant par la ruse, plié mais indompté et couvant dans son cœur la même haine féroce contre les diables étrangers.

Tout au contraire, le Japon subit une mystérieuse évolution intérieure. Son âme s'ouvre aux effluves occidentaux, d'abord avec un étonnement inquiet, puis avec une décision merveilleuse. Il n'est pas entré en guerre avec l'Europe. Un lent travail intérieur avait préparé la crise définitive. Le mikado, descendant des dieux, mais dont le pouvoir temporel avait été annihilé par les familles héréditaires de maires du palais et par une puissante aristocratie de grands feudataires, prétend reprendre la direction effective des affaires de l'empire. Il rencontre une résistance armée. Les grands princes lèvent l'étendard de la rébellion; ils sont vaincus après une lutte sanglante, se soumettent et, chose merveilleuse, loin de prolonger une guerre civile, qui eût ruiné le pays, ils se réconcilient et acceptent, non sans regret du passé, avec un admirable loyalisme et une résignation patriotique, l'*Ère nouvelle* qui les dépossédera de leur pouvoir, de leurs privilèges, amoindrira leurs fortunes, mais qui rénovera leur pays, l'associera aux grands mouvements industriels de l'Occident, lui permettra de traiter d'égal à égal avec les plus puissants empires du monde et d'exercer dans l'Extrême-Orient un rôle prépondérant.

On voit alors le Japon entreprendre et réaliser, en quelques années, une transformation unique dans les fastes du monde, modifier ses mœurs, renoncer à ses traditions politiques, à ses coutumes, à ses lois, à ses vêtements même, rompre avec le formalisme asiatique, pour adopter les lois, les coutumes, les formes extérieures des peuples européens; puis, appeler de tous les pays d'Europe des missions d'ingénieurs, d'officiers, de jurisconsultes,

pour constituer son matériel industriel, organiser une flotte et une armée, créer des administrations, établir un nouveau code de lois.

Une association de lettrés s'organise pour régler la transcription de l'alphabet japonais en caractères romains; les jeunes gens des meilleures familles sont envoyés en Europe, dans toutes les capitales, soit aux universités, soit aux écoles militaires, pour s'initier à la culture occidentale et chercher, dans chaque pays, ce qui paraît le plus utile pour la réédification prompte de leur société. Ils apportent, d'ailleurs, dans cette recherche un parfait éclectisme, et ils savent se garder avec soin de toute préférence, de tout entraînement sentimental qui aurait pour conséquence de donner à telle ou telle nation européenne une influence prédominante dans leurs affaires personnelles. Les Japonais sont ainsi devenus les amis de tout le monde; ils ont été, à cette époque, les enfants gâtés de tous les salons européens, où ils apportaient la politesse courtoise, la gentillesse gracieuse, l'urbanité délicate qui sont un des traits séduisants de leur caractère national. Par la souplesse de leurs manières, le tact de leur esprit, leurs facultés d'assimilation, ils ont su se faire bien accueillir partout. Leur diplomatie a été assez habile pour ne se compromettre nulle part; ils ont ouvert leur pays au commerce étranger tout en sachant défendre, avec prudence, leurs propres intérêts économiques. Sans bruit, utilisant le concours d'instructeurs français, allemands, anglais, ils ont créé une flotte, formé une armée et un jour vint bientôt, à la grande surprise des observateurs superficiels, où ils se sont affirmés comme puissance militaire, avec laquelle il faudrait désormais compter.

En 1894, ils ont attaqué la Chine, porté une armée en Corée, conduit une campagne, pendant un rigoureux hiver, avec une science stratégique et administrative des plus remarquables. Des généraux et des chefs d'escadre de premier ordre se sont soudain manifestés. Leurs soldats ont montré une vaillance et une endurance que l'on peut donner comme modèle; leurs marins ont canonné, torpillé et coulé la flotte chinoise. En quelques mois, grâce à une fort habile coopération de l'armée et de la flotte, les armées de la Chine étaient battues; la flotte, réduite à capituler; les plus fortes places maritimes, Port-Arthur et Wei-haï-weï, étaient enlevées de haute lutte; Formose et les îles Pescadores, ces posi-

tions si importantes des mers de l'Extrême-Orient, qui avaient été momentanément occupées par l'amiral Courbet, lors de notre dernière guerre avec la Chine, et que nous n'avions pas réussi à conserver, étaient en leur pouvoir. Pékin était menacé; la Chine n'ayant plus ni vaisseaux, ni armées était à leur merci et il fallut l'intervention des puissances européennes pour arrêter leurs succès. Ils furent obligés d'abandonner Port-Arthur que, du reste, les Russes occupèrent et Wei-haï-weï où s'installèrent les Anglais. Ils se trouvaient ainsi dépossédés du bénéfice légitime de leurs efforts et de leurs victoires; mais ils furent assez avisés pour se résigner et pour ne pas compromettre les résultats obtenus par un conflit dangereux avec plus forts qu'eux.

Comme accroissement de territoire, ils se contentèrent de conserver les îles, gage précieux de leur domination maritime future, appuyée déjà par une flotte qui compte actuellement environ 50 navires de combat, 30 torpilleurs et 20,000 navires marchands dont 800 vapeurs, prêts à transporter, où il sera nécessaire, une armée de 300,000 hommes bien outillée et instruite.

Telle a été, en moins de trente ans, la croissance stupéfiante de cet empire japonais! Que sera-t-il dans quelques années, au moment, facile à prévoir, où, malgré les plus ou moins sincères protestations des grandes puissances occidentales, s'accomplira la désarticulation de l'empire chinois?

La question peut se poser, non sans inquiétude, à l'esprit des hommes d'État du vieux monde. Nous n'aurons garde de l'examiner ici, nous reprochant déjà ces trop graves considérations, lorsque nous ne devions avoir souci que des agréments de la promenade charmante à laquelle notre guide nous conviait.

⁂

« L'histoire japonaise remonte aux temps divins où le premier « aïeul de la maison mikadonale, encore régnante, descendit du « ciel pour gouverner les Iles du Soleil Levant[1]. »

1. Le nom de Japon est un nom européanisé dont l'origine est fort incertaine. Il paraît être une notation incorrecte de quelque intonation perçue par les premiers voyageurs. Les Japonais appellent leur pays : *Daï Nippon*, le *pays du Soleil levant*, mais ils ne donnent pas à cette expression la signification d'une synthèse géographique. L'île principale est appelée *Hondo*, la *Terre principale*.

Dans les innombrables guerres civiles qui ensanglantèrent le Japon, « jamais les droits intangibles de la maison mikadonale ne furent discutés. Chaque faction s'efforçait, même par la violence, de s'emparer de la personne du souverain pour mettre, en apparence du moins, le droit de son côté et donner à la faction rivale un caractère de rébellion. Comme en un conte de fées, la personne sacrée du mikado était un talisman magique, gage de succès ». Mais, tandis que les mikados appauvris menaient au palais de Kyoto, une existence médiocre et hiératique, une dynastie de princes puissants, les Shoguns, magnifiquement installés dans leur luxueuse capitale de Yedo, gouvernaient par l'intermédiaire de seigneurs féodaux, nommés daïmios.

Les Shoguns, puis les daïmios, avaient cessé, peu à peu, d'exercer un pouvoir effectif, et les véritables maîtres du Japon étaient les Samouraïs, « hommes d'armes héréditaires formant une aristocratie intelligente et instruite et conservant avec soin des traditions d'honneur, de courage, d'abnégation, de patriotisme. C'est sous leur influence que le Japon parvint à une civilisation très raffinée, tout en gardant une organisation féodale assez analogue à celle de l'Europe du moyen âge ».

La révolution de 1867, dont la dernière convulsion fut la révolte de 1877, à la suite de laquelle le parti ardemment progressiste triompha du parti attaché aux anciennes coutumes, donna au Japon sa constitution actuelle, un gouvernement parlementaire, une Chambre des pairs et une Chambre des députés, avec pour capitale Yedo, dont le nom fut changé en celui de Tokyo, capitale de l'Est, afin de mieux rompre avec le passé et de marquer l'avènement des temps nouveaux.

Trois religions sont pratiquées au Japon : le shintoïsme, le bouddhisme et le christianisme.

Le shintoïsme est la religion primitive, culte vague de la nature et des ancêtres réunis en un peuple de dieux.

Le bouddhisme, originaire des Indes, fut introduit au Japon, par de nombreux missionnaires, dans les dernières années du VI^e siècle. Il absorba peu à peu le vieux shintoïsme, sans le détruire; accueillant tout son Olympe de dieux et de déesses, ne discutant pas les croyances, consolant l'âme par ses enseignements, charmant les yeux par ses pompes, exaltant l'ascétisme, enclin à toutes les

indulgences, mais, « incertain dans ses dogmes, vague dans ses doctrines. Associé pour l'élite intellectuelle à la haute morale de Confucius, le bouddhisme est, à coup sûr, la plus accommodante des religions » ; il devint la religion de la masse du pays. Il reste toujours fort en honneur dans le peuple, mais il perd du terrain dans les classes élevées, au moins en ce qui concerne les manifestations extérieures, car les Japonais instruits, les intellectuels, comme nous dirions, « paraissent peu se préoccuper des questions religieuses, si quelque question politique ne s'y trouve mêlée ». Les persécutions dont, à maintes reprises, eurent autrefois à souffrir les chrétiens au Japon comme en Chine, n'ont pas eu pour mobile un fanatisme religieux, mais un sentiment d'hostilité, d'antipathie, allant souvent jusqu'à la haine et jusqu'à la cruauté, contre les étrangers ignorants ou dédaigneux des rites, présomptueux dans les supériorités morales qu'ils s'attribuaient, en rébellion permanente contre les lois et les coutumes nationales, apparaissant, par cela même, comme des barbares grossiers, auxquels la crédulité populaire attribuait des vices mystérieux et des pratiques abominables.

De nombreux temples bouddhistes ou shintoïstes, consacrés aux différentes divinités, divinités plutôt bienveillantes que terribles, sont cependant l'objet de la vénération populaire et le but de pèlerinages pieux. On y vénère la déesse de la grâce, celle de la bonté, d'autres semblables.

Près de Kyoto à Nara, « disséminés dans un parc aux arbres immenses tout enguirlandés de glycines », sont de nombreux sanctuaires et les plus anciens temples de Bouddha, entre autres celui d'un colossal Bouddha de bronze, haut de près de 50 mètres, érigé au VIII^e siècle, tandis qu'à Yamada, à 90 kilomètres de distance, sont les fameux temples shintoïstes d'Isé, consacrés à la déesse Soleil et à la déesse de la Terre. La plupart contiennent des richesses artistiques inappréciables et dont on ne saurait se faire une idée par les plus belles collections japonaises rassemblées en Europe.

Le christianisme a été introduit au Japon, en 1549, par saint François-Xavier. Les conversions furent d'abord nombreuses. On comptait 130,000 chrétiens en 1581. Puis vint une ère de persécutions, dont les causes furent, comme toujours, plutôt politiques

que religieuses. Les étrangers furent chassés. Le christianisme fut proscrit, en 1614, et il y eut de grands massacres.

La liberté des cultes a été accordée en 1868; mais les efforts des missionnaires chrétiens se heurtent à une grande indifférence. On évalue le chiffre des chrétiens à 60,000 environ, dont la moitié catholiques, un quart protestants et un quart orthodoxes grecs.

Lorsque le Japon ouvrit de nouveau ses portes à l'Occident, les missionnaires catholiques découvrirent, aux environs de Nagasaki, une communauté de près de 20,000 âmes, qui, depuis longtemps, n'avait plus ni prêtre, ni culte, mais qui avait précieusement conservé « le souvenir de quelques prières, l'usage du baptême, l'habitude de certaines pratiques pieuses » et une dévotion obscure à la Vierge Marie. « Le gouvernement n'ignorait pas l'existence de ces chrétiens, mais c'étaient de pauvres gens, respectueux observateurs des lois » et ils n'étaient point inquiétés.

⁂

C'est à Kyoto, l'ancienne capitale du Japon, que sont conservées les grandes traditions du vieil art japonais « par les fils des artisans qui travaillaient pendant des années pour produire un chef-d'œuvre, à l'époque heureuse où le temps ne comptait pas pour les Japonais isolés du monde ». Ses soies, ses broderies, ses laques, ses bronzes, ses métaux damasquinés, sont les plus beaux qu'on puisse voir; cependant les Japonais seuls savent en bien apprécier la valeur artistique, « car le goût des étrangers est trop souvent déformé par les japoneries de pacotille faites pour l'exportation », et dont le prix, tout élevé qu'il soit, est bien inférieur à celui dont sont payés, par les Japonais eux-mêmes, les objets d'un art irréprochable.

« Tandis que Tokyo, avec ses grands jardins, ses voies irrégulières, ses fossés, ses enceintes, son mélange de demeures seigneuriales et de pauvres logis, rappelle ses origines féodales, Kyoto, au contraire, avec ses rues symétriquement tracées, ses petites maisons, d'un aspect uniforme et modeste, ses temples innombrables, ses couvents bâtis tout autour de la plaine au pied des premières pentes et lui formant comme une auréole, est bien la ville calme, hiératique, heureuse, de mœurs policées et faciles, où les fidèles du mikado, sans puissance, presque sans argent,

mais aussi sans devoirs guerriers, sans luttes violentes, menaient, à l'ombre tutélaire du souverain, une vie douce, uniquement occupée d'intrigues, d'art, de littérature et de plaisir. On y voit très peu de maisons nouvelles, pas une voiture, sauf un tramway électrique, peu de gens vêtus à l'européenne, pas de soldats.

« Tout le monde est calme, lent, poli comme autrefois.

« Tandis que la plupart des villes japonaises n'offrent, en dehors de leur aspect général charmant mais toujours le même, qu'un mince intérêt pour le voyageur accoutumé déjà aux mœurs du pays, on ne se lasse jamais de voir et de revoir Kyoto. Chaque fois on y trouve un nouvel attrait, comme dans toutes les cités où a battu le cœur d'un peuple, où se synthétisèrent ses arts, sa littérature, son caractère, son âme. Ce fut la ville sainte et rayonnante où les shoguns eux-mêmes venaient demander la sanction de leur autorité aux mikados, dépourvus de puissance effective, mais demeurant, aux yeux de tous, la source du pouvoir, le palladium du pays, l'image de Dieu sur la terre.

« C'est à Kyoto et à Kyoto seulement, dans les palais, les temples, les couvents, le musée, que l'on peut évoquer le vieux Japon, deviner sa civilisation, étudier et comprendre son art. »

Ses innombrables temples défient toute description. Les uns sont remarquables par leurs richesses artistiques, les autres par le charme de leur situation, leurs parcs, leurs pièces d'eau, d'autres par leur immensité.

« Quant aux couvents, tous sont intéressants par leurs sanctuaires, leurs jardins, leurs fêtes. Des bonzes calmes et lents, enveloppés de manteaux en gaze légère, à larges manches flottantes, les montrent avec une douce bienveillance, mêlant à leurs descriptions d'édifiants récits.

« Plusieurs sont des lieux de pèlerinage où les croyants viennent implorer quelques grâces spéciales. Dans l'un d'eux, par exemple, les femmes demandent la paix de leurs ménages et apportent en offrande des arbrisseaux divers, qu'elles plantent dans l'enceinte sacrée. Tous — miracle singulier et bizarre antithèse — se hérissent bientôt d'épines comme le houx.

« Ces couvents rappellent certains monastères des Balkans, merveilleusement situés, où de bons moines contemplatifs, priant Dieu et admirant la nature, s'acheminent, sans hâte, vers le ciel, au milieu des douces fumées de l'encens et des ors éclatants des iconostases...

« Tous les environs de Kyoto sont d'un charme idéal, et les paysans mêmes semblent des bergers d'églogue par l'arrangement coquet de leurs demeures, l'élégance de leur costume, leur parler et leurs manières d'une politesse raffinée.

« Pour bien connaître Kyoto, pour comprendre le charme de ses aspects différents, il faut visiter la vieille capitale au printemps, quand les cerisiers fleurissent; puis, à l'automne, quand rougissent les feuilles de l'érable; enfin, aux jours froids de l'hiver, quand la neige couvre les collines et que le givre diamante les sapins. »

Les Japonais sont de prodigieux paysagistes; peut-être, sous l'influence des vastes et gracieux horizons, le sens esthétique de la vue est-il inné chez eux; il se développe de lui-même, comme chez d'autres peuples le sens de la musique et du chant. Ils obtiennent par l'inégalité des proportions et par des combinaisons longuement étudiées, des effets inattendus. La disposition des fleurs, toujours peu nombreuses, qui forment un bouquet, est une science qui a ses règles, ses maîtres, ses écoles, ses schismes. Aucun peuple ne sent plus vivement les charmes de la nature et ce sentiment affiné existe à un égal degré chez les gens de toutes les classes. « Le plus modeste villageois auquel vous demanderez un renseignement, ne manquera pas d'y ajouter l'indication de quelques jolis points de vue.

« A Tokyo, le temps printanier où les cerisiers se couvrent de fleurs semblables à de légers flocons de neige, le temps automnal où rougissent les feuilles dentelées des érables sont de véritables fêtes populaires. »

Chaque saison amène une floraison nouvelle et a ses fervents, et chaque floraison un lieu spécial où sa beauté est plus admirée. En mai, les pivoines, les glycines et les azalées; en juin, les iris gigantesques; en juillet et août, les convolvulus et les lotus; en automne revient la fête des chrysanthèmes. Leurs jardins ne présentent ni corbeilles, ni massifs, ni parterres. Ils s'attachent à y copier aussi exactement que possible la nature de leur pays « peu grandiose à l'ordinaire, mais si jolie qu'elle semble le cadre rêvé pour une pastorale d'Urfé ou de Scudéri ».

« Rien n'est charmant, par exemple, comme les environs de Tokyo. Ce ne sont que petites collines boisées, abritant des vallées étroites où de frais ruisseaux inondent les rizières. Parmi d'in-

nombrables sentiers entrecroisés à l'infini, s'élèvent des habitations de plaisance et des maisons rustiques, toujours gaiement et pittoresquement situées, des temples entourés de cryptomérias au port très noble et à la sombre frondaison, des champs clos de haies et cultivés avec un soin méticuleux. »

Le jardin du marquis Asano, ancien daïmio d'Hiroshima, est le plus ravissant qu'on puisse imaginer. Une longue pièce d'eau sur les rives boisées de laquelle s'élèvent des kiosques, des maisons de thé, des oratoires, rappelle les plus jolis sites des Vosges. « Chaque arbre, chaque branche, chaque buisson, chaque brin d'herbe dans les gazons, chaque mousse sur les rochers, chaque caillou sur les grèves est l'objet de soins minutieux »; mais l'art s'efface devant la nature au point de ne plus se laisser soupçonner, et l'on ne saurait imaginer la dépense de temps, de persévérance et d'argent nécessaire pour créer et entretenir un pareil jardin de modeste étendue cependant.

⁂

A l'époque de l'européanisation à outrance, les Japonais des hautes classes adoptèrent le costume européen, les dames apprirent à danser, firent venir de magnifiques toilettes de Paris, et s'étudièrent aux belles manières de l'Occident; puis, comme c'était à prévoir, une réaction se produisit contre les usages étrangers et, sauf la cour qui conserve les modes européennes, les femmes, même celles des classes supérieures, ont repris les anciens costumes, et les hommes du monde ne portent guère de vêtements européens qu'en tenue de cérémonie.

C'est ainsi que, depuis un quart de siècle, les Japonais ont paru emprunter bien des choses à la civilisation occidentale, mais les coutumes et les mœurs de leur race les ressaisissent déjà; puis, on ne change pas l'âme d'un peuple, ni son organisation cérébrale.

Il a été dit par un des observateurs les plus sagaces des peuples asiatiques, le baron de Gobineau, qu'il était impossible de transporter, sans qu'elle se déforme, une pensée au delà d'une frontière ethnographique; il y a, en effet, autant de différence entre la manière de concevoir et de raisonner d'un Européen et d'un Asiatique, *quelque culture qu'on suppose* à celui-ci, qu'il y a de différences dans leur conformation physique. Faire entrer

dans un cerveau de Chinois ou de Japonais certains sentiments ou certaines abstractions familières à un Européen, mais qui sont les résultantes d'une longue hérédité atavique, serait aussi utopique que de prétendre modifier le type de leur visage; aussi, malgré tous leurs efforts, les Japonais n'ont-ils pu que s'adapter à certaines formes extérieures et tangibles de la culture européenne sans réussir à s'en assimiler le fond, et, de notre côté, nous risquons fort de faire fausse route si, pour les juger, nous nous servons des gabarits avec lesquels nous sommes accoutumés de jauger les hommes de notre race. Les rapports de famille, par exemple, sont tout autres que dans nos sociétés. Les unions, pour être souvent temporaires, n'en sont pas moins fidèles et moralement respectables. L'amour tel que nous le comprenons, glorifié par nos poètes, couronné par le mariage, l'amour pivot principal de toutes nos agitations, échappe à la conception des Orientaux. Ni dans leur littérature, ni dans leur théâtre, l'amour n'est le mobile des actions violentes, généreuses ou criminelles; la vertu qui, d'ordinaire, inspire les héros ou héroïnes du drame est le dévouement, surtout le dévouement filial. Les honneurs obtenus par un fils pour ses services ou pour ses mérites remontent aux parents, même aux parents défunts; la base religieuse, le lien familial le plus puissant est le culte des ancêtres. Aussi un ménage stérile adopte toujours un enfant pour qu'un culte soit rendu à sa mémoire. Un homme a une épouse et des maîtresses, mais les enfants des maîtresses appartiennent à l'épouse. « L'impératrice actuelle n'a pas eu d'enfants, mais elle est la mère des enfants des secondes femmes qui, elles, ne jouissent d'aucun rang; on répand ses photographies où elle tient dans ses bras les bébés que d'autres ont donnés à son époux. »

On peut voir, dans ce fait, une caractéristique particulière de la manière dont ce peuple conçoit la constitution de la famille. La mère qui a enfanté peut donc être reléguée à un plan très reculé. C'est là, à notre point de vue occidental, une lacune sérieuse d'ordre moral, dont les conséquences doivent se répercuter profondément dans l'organisation sociale.

Les mœurs, empreintes d'une naïveté qui nous étonne, sont aussi éloignées de la licence que du rigorisme. Père, mère, enfants des deux sexes prennent leurs bains en commun, sans aucune de nos préoccupations pudiques.

Dans les piscines des eaux thermales, hommes et femmes se mêlent sans voiles aucuns et sans que la décence s'en trouve atteinte; d'autre part, la nudité de nos statues et de nos peintures est pour les Japonais un objet de grand scandale, tandis que l'obscénité grossière de certains de leurs dessins graveleux, fort répandus, quoique d'ailleurs d'une vente dissimulée, ne passe que pour des gamineries sans grande conséquence.

Comment donc pouvoir raisonner sur ces sujets quand la conception de ce qui est bien ou mal est si différente ?

Ce qui est certain c'est que les gens des classes inférieures sont aussi intelligents et plus policés que leurs égaux d'Occident, que le moindre potier de village, pétrissant l'argile pour un usage vulgaire, donnera à ses vases une apparence gracieuse, que le plus ordinaire chaudronnier trouvera, sans la chercher, une forme élégante pour ses bouilloires, et que le paysan, dans l'arrangement de sa maison et de son jardin, obtiendra tout naturellement des effets d'agréables perspectives.

Dans le domaine de la pensée abstraite, de la psychologie, de la philosophie, que peuvent produire les hommes de classe supérieure ? Peu de chose, il nous semble ; mais après tout, le savons-nous exactement ? « Tout ce que l'on peut constater c'est qu'ils nous comprennent peu et que nous les comprenons moins encore. »

Et c'est parce que, tout en les comprenant si mal, nous sommes charmés par tant de côtés gracieux de ce pays et du caractère de ses habitants, si intrigués par ces problèmes psychiques dont la solution nous échappe, si contraints, néanmoins, à l'admiration devant les résultats considérables obtenus en si peu d'années dans toutes les directions, que le Japon exerce sur nous un si puissant attrait.

M. le commandant de Pimodan raconte avec une mesure si discrète, avec une absence si complète de prétention, avec tant de simplicité et de finesse d'observation que voyager en sa compagnie est un plaisir fort délicat.

Mais voici qu'il nous emmène encore à Formose, à Yeso, à Vladivostok, à Pékin. Nous ne refusons pas de le suivre ... mais plus tard... il nous plaît mieux de rester encore à penser devant le toujours étrange paysage qu'il a évoqué devant nous : le volcan du Fusi-Yama dans le lointain et le Soleil levant sortant des flots.

Des Rayaud.

MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE

Le général Servière dans le Touat; combats de Timimoum et de Charouin. — Le chemin de fer de Djibouti à Harrar; délimitation de la côte des Somalis. — Expédition Borchgrevink à la terre Victoria. — L'exploitation des îles Kerguelen. — La question du French Shore.

I

Le général Servière, après avoir pénétré dans le Tsabit, a poursuivi sa marche en avant vers Adrar et Timmi et, le 12 février, a reçu la soumission du district de Bouda qui est situé près des derniers districts du Gourara, mais appartient au Touat.

Après avoir poussé une pointe vers le nord du Bouda, le général s'est rendu à Tamentit, où il est entré sans incident, le 20 février.

Mais tandis que cette marche s'effectuait sans encombre, notre poste de Timimoun, sur lequel le drapeau français flottait depuis le 6 mai 1900, était attaqué, le 18 février, par une troupe de Berabers venant du Tafilelt. Une lutte acharnée s'engagea entre les défenseurs de la place, qui étaient au nombre de 160, et les assaillants qui n'étaient pas moins d'un millier. Le combat dura près de trois heures et aboutit à l'échec complet des assaillants. Malheureusement, nous avions eu 9 morts, dont 2 officiers, et 21 blessés, au nombre desquels était le capitaine Oudjari, qui avait fait partie de la mission Foureau-Lamy. Le bordj de Timimoun était sous les ordres du commandant Reibell, qui avait eu le commandement de cette même mission, après la mort du commandant Lamy.

Les Berabers sont des nomades qui vivent de pillage et sont, à juste titre, redoutés des caravaniers et des ksouriens du sud. Ce sont eux qui, le 30 août 1900, nous avaient infligé des pertes assez sérieuses dans l'engagement de Sahela-Metarfa, à 80 kilomètres environ de Timimoun.

Ayant appris à Tamentit les événements qui s'étaient passés deux jours auparavant à Timimoun, le général Servière est

remonté vers le nord du Touat pour protéger les populations nouvellement soumises contre une incursion éventuelle de la bande qui avait attaqué Timimoun. Au moment où il se disposait à pénétrer dans la kasbah de Charouin, il fut informé que des Berabers qui s'y étaient réfugiés étaient partis clandestinement à la tombée de la nuit dans la direction du nord-ouest. Une reconnaissance envoyée de ce côté les rencontra le lendemain matin; ils se jetèrent dans les dunes où nos éclaireurs les poursuivirent.

A la première nouvelle de l'engagement, le général Servière fit partir le commandant Deleuze avec des renforts; mais déjà les Berabers s'étaient enfuis, laissant sur le terrain de nombreux morts et blessés. De notre côté, nous avions éprouvé des pertes sensibles et, parmi les morts, nous comptions deux officiers.

Le général Servière a obtenu la soumission de Charouin le 5 mars et occupé Talminna le 10.

II

Le chemin de fer de Djibouti à Harrar a dû atteindre Adelé (kilomètre 132) dans le courant de février, la voie ayant été posée au 1er février jusqu'au kilomètre 128. A partir d'Adelé et jusqu'au col du Har (kilomètre 190), aucun ouvrage d'art et presque aucun terrassement ne seront nécessaires; on peut donc espérer que la voie sera rendue à ce point vers la fin de mai.

Nous rappelons que c'est d'octobre 1897 que date le début des travaux. On a été aux prises avec de très grandes difficultés pour l'établissement de cette voie. Il a fallu employer exclusivement pour les traverses, de même que pour les poteaux télégraphiques, de l'acier et du fer, à cause des ravages des termites; il en est résulté d'importantes dépenses pour la compagnie. La configuration du terrain a obligé à accumuler aussi les œuvres d'art aux portes mêmes de Djibouti; le viaduc de Chébélé, distant de 19 kilomètres seulement de cette ville, a 156 mètres de long et 10 de hauteur, et celui de Hol-Hol, au kilomètre 52, a 142 mètres de long et 30 de hauteur. Le premier viaduc est construit dans une région désertique complètement dépourvue d'eau; on a dû aller la chercher à dos de chameau à une distance de 12 à 15 kilomètres, pour abreuver les hommes et pour gâcher la chaux et les maçon-

neries, et ce travail a coûté la vie à beaucoup d'ouvriers et à de nombreux animaux.

La délimitation franco-italienne des territoires de la côte des Somalis sera bientôt définitivement achevée. Une commission mixte s'est en effet réunie à Raheita pour procéder sur place à une délimitation effective, en exécution de la convention du 24 janvier 1900. Les délégués du gouvernement français sont MM. Piron et Rizzo; ceux du gouvernement italien, MM. Folter et Capri.

III

L'explorateur norvégien, C. E. Borchgrevink, qui a conduit une expédition aux terres antarctiques, est parvenu à 78° 50′, la plus haute latitude sud atteinte jusqu'à ce jour. Sir James Ross, soixante ans auparavant, n'avait pas dépassé 78° 11′.

Dès 1894, M. Borchgrevink avait conçu le projet d'une exploration scientifique de la région polaire sud. Pour satisfaire sa curiosité, ce naturaliste s'engagea comme matelot à bord d'un navire baleinier, l'*Antarctic*, qui partait pour une campagne de chasse; c'est ainsi qu'il visita, du mois de septembre 1894 au mois de janvier 1895, les parages de la terre Victoria qui avait été vue pour la première fois par Ross en 1841.

En 1898, grâce à la libéralité de sir George Newnes, le directeur du *Strand Magazine* et du *Wide World Magazine*, M. Borchgrevink obtint l'affrètement d'un navire, la *Southern Cross*, spécialement aménagé pour la navigation dans les mers polaires et qui devait conduire sa mission scientifique à un point de la terre Victoria et la ramener après un certain laps de temps en Europe.

Cette mission comprenait, outre M. Borchgrevink, le lieutenant W. Colbeck, de la marine royale, chargé des observations magnétiques, M. Nicolas Hanson, préparateur de zoologie, M. Louis Bernacchi, astronome, le Dr H. Klostad, M. Flugh Evans, zoologiste, M. Fougner, un cuisinier et deux Lapons.

L'expédition quitta Hobart Town, le 19 décembre 1898; elle rencontra les premières glaces par 51° 56′ de lat. et 153° 53′ de long. E. de Gr., le 30 décembre 1898. Le 17 février 1899, la *Southern Cross* mit l'ancre dans la baie Robertson, sur la côte nord de

la terre Victoria, par 71° 20′ de lat. S., qui avait été choisie comme base d'opérations.

Ce mouillage avait été découvert en 1895 par l'expédition de l'*Antarctic*, et, pour l'atteindre, la *Southern Cross* dut se frayer un passage de vive force à travers la banquise dont le bord septentrional s'étendait jusqu'à 61° 56′ de lat. S. Les glaces étaient plus épaisses qu'en 1895, et il fallut au navire quarante-huit jours pour traverser la banquise australe.

Débarqués dans la baie Robertson, M. Borchgrevink et ses compagnons s'occupèrent d'édifier une maison d'hivernage avec les matériaux apportés, et, le 1er mars 1899, la *Southern Cross* repartit pour la Nouvelle-Zélande.

Les hardis explorateurs tentèrent durant l'hiver des excursions sur la terre Victoria, mais sa nature accidentée ne leur permit pas de pénétrer profondément à l'intérieur des terres. Il existe auprès de la baie Robertson des sommets qui atteignent 3,600 mètres, et toute cette région est recouverte de glaciers très escarpés et coupés d'énormes crevasses. M. Borchgrevink put cependant approcher du mont Sabine.

La mer devint entièrement libre le 28 février 1900 et, le 28 mars suivant, la *Southern Cross* revint chercher la mission pour la rapatrier. Les explorateurs s'embarquèrent bientôt et firent route vers le sud. En route, ils visitèrent les îles Coulman, puis la base du mont Terror. M. Borchgrevink débarqua par 78° 34′; c'est de ce point qu'il parvint au 78° 50′. Mais une muraille de glaciers haute d'environ 50 mètres barrait en cet endroit, sur une distance de près de 300 kilomètres, le passage au voyageur, et ne pouvant s'avancer plus avant, il rallia la Nouvelle-Zélande.

IV

Depuis la prise de possession officielle des îles Kerguelen, le 2 janvier 1892, par les officiers français de l'*Eure*, commandée par le capitaine de frégate Lieutard, il n'y a eu dans cet archipel aucun commencement d'exploitation. Cependant, en 1893, l'État a concédé à une société le droit d'exploiter ce territoire pendant cinquante ans. Le capitaine belge de Gerlache, connu par sa récente expédition antarctique, va entreprendre un voyage dans

l'île Kerguelen pour le compte de cette compagnie. On se propose d'y tenter l'élevage des moutons.

Le voilier qui accompagne le vapeur de l'expédition transportera 1,500 moutons et des bergers des îles Falkland, dont le climat est à peu près celui des îles Kerguelen. Deux naturalistes français MM. Bonnier et Pérez, doivent faire partie de cette expédition.

Nous rappelons qu'après les navigateurs Kerguelen et Cook, l'archipel a été visité par Robert Rhodes, commandant le *Hillsboroug*, en 1799, par sir James Clark Ross, qui commandait les navires *Erebus* et *Terror*, en 1840, par le *Challenger*, commandé par sir Nares, de 1873 à 1876, par la mission scientifique allemande pour l'observation du passage de Vénus du 9 décembre 1874, avec le navire la *Gazelle*, commandé par le baron von Schleinitz. De nombreux pêcheurs de phoques et des baleinières ont aussi fréquenté ces parages.

GUSTAVE REGELSPERGER.

V

La Chambre haute du Parlement de Terre-Neuve ayant voté le 1er mars courant à l'unanimité le projet de loi comportant la continuation du *modus vivendi* de 1890 relatif au French Shore, toute difficulté entre les gouvernements français et anglais se trouve aplanie jusqu'à la prochaine saison de pêche en 1902.

Le fait important et nouveau à noter dans le vote du Parlement de Terre-Neuve est que les représentants terre-neuviens, en l'émettant, ont expressément déclaré que c'était la dernière fois qu'ils consentaient à voter le renouvellement du *modus vivendi* de 1890, et ils ont en même temps invité formellement le gouvernement anglais à s'entendre en conséquence avec le gouvernement français d'ici le 1er mars 1902 sur de nouvelles bases.

M. C.

SOCIÉTÉS ET CORPS SAVANTS, COURS ET CONFÉRENCES

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

8 *mars*. — Présidence de M. Anthoine. — Conférence de M. le baron de Baye sur sa mission chez les Tatars.

22 *mars*. — Présidence de M. Anthoine. — M. du Boscq de Beaumont rend compte d'une mission qu'il a remplie en Acadie; il signale la renaissance du peuple acadien français, décrit ses mœurs et montre quel en est l'avenir. — M. de Lapierre de la Rouvière, capitaine de frégate, parle ensuite des îles Saint-Pierre et Miquelon et des pêcheries.

SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE COMMERCIALE

19 *mars*. — Assemblée générale présidée par M. le prince Roland Bonaparte. — Rapport fait par M. Augustin Bernard au nom de la Commission des prix sur les médailles décernées en 1900. — Conférence de M. C.-E. Bonin, résident de France, sur son voyage de deux ans et demi à travers la Chine et l'Asie centrale.

ACADÉMIE DES SCIENCES

11 *février*. — M. E. de Martonne présente de nouvelles observations sur la période glaciaire dans les Karpates méridionales.

25 *février*. — M. Müntz communique, au nom de M. E. Rousseaux et au sien, des recherches sur la valeur agricole des terres à Madagascar, entreprises à la demande du gouverneur général. Beaucoup de terres de Madagascar sont pauvres, et on ne peut mettre toute l'île en valeur. On ne peut que choisir des points privilégiés sous le rapport du climat, de la nature des terres et du régime des eaux, et y développer des cultures spéciales.

MUSÉE GUIMET

3 *mars*. — M. Sylvain Lévi, professeur au Collège de France, a fait au Musée Guimet, une conférence publique et gratuite sur le *Suprême asile du bouddhisme indien, le Nepal*.

CONFÉRENCE

26 *mars*. — M. Raymond Colrat, membre de la mission Bonnel de Mézières, a fait à la mairie de Passy une conférence sur les sultanats de M'Bomou et la main-d'œuvre dans l'Afrique centrale.

REVUE BIBLIOGRAPHIQUE

Almanach du Marsouin, 1901, 8e année; annuaire illustré de l'Armée coloniale, par Ned-Noll, Paris, H. Charles-Lavauzelle, in-8, 160 pages. — L'auteur militaire Ned-Noll poursuit avec le plus grand succès la série de l'*Almanach du Marsouin*. La 8e année forme un volume aussi attrayant et instructif que les précédents. Ce n'est pas un simple annuaire, clair et précis de l'armée coloniale, c'est en même temps une revue de l'année coloniale écoulée. On y trouve notamment des notices sur le Touât, sur l'expansion du Congo français, sur Madagascar, sur le territoire de Quang-Chéou, sur les récents événements de Chine. Des photo-gravures émaillent le texte et d'excellentes cartes sont consacrées à diverses parties de notre domaine colonial.

Almanach des colonies françaises pour 1901, publié sous la direction de Ch. Halais, résident de France en retraite; 2e année, librairie Plon-Nourrit et Cie, in-8°, 360 pages. — Titre modeste, excellent petit ouvrage. Sous un format restreint, l'*Almanach* est un véritable annuaire des colonies. Il est si difficile, encore aujourd'hui, de trouver un recueil de renseignements sur l'ensemble de nos colonies, que cet ouvrage rend les plus utiles services. Non seulement son éloge est à faire, mais il est à désirer encore que son cadre s'élargisse.

Guide en Dalmatie, par Reinhard E. Petermann. Traduction libre de l'allemand, par la comtesse Marianne de Harrach; avec 160 illustrations par Louis-Jean Fischer. Paris, Société française d'éditions d'art; Vienne, Alfred Holder, 1900, in-8°. — La Dalmatie est l'une des régions les plus belles et les plus pittoresques de la Méditerranée. Ses merveilles naturelles ont frappé tous les voyageurs. Les souvenirs historiques y sont nombreux et les différentes civilisations qui s'y sont succédé ont marqué chacune leur trace par des monuments importants.

Le pays, agité à diverses reprises par des mouvements nationaux, est devenu plus calme et prend un développement qui s'accentue de jour en jour. Par son originalité, par la beauté de ses sites, par les antiquités que renferment ses villes, il est digne d'attirer les étrangers. Aussi, la « Société protectrice des intérêts de la Dalmatie », fondée par le comte Jean de Harrach, a-t-elle confié au géographe et littérateur Petermann le soin d'écrire le *Guide en Dalmatie* dont la comtesse Marianne de Harrach a donné une édition française abrégée. De très bonnes cartes de l'établissement cartographique G. Freytag et Berndt, de Vienne, accompagnent le volume. Les nombreux dessins que l'on rencontre à chaque page en font un ouvrage très séduisant, en même temps qu'il est très instructif.

G. R.

L'éditeur-gérant : Ch. Delagrave.

5875. — L.-Imprimeries réunies, B, rue Saint-Benoît, 7. — Motteroz, directeur.

LES COLONIES FRANÇAISES

A L'EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900

Le ministère des colonies avait chargé une Commission [1] présidée par M. Charles-Roux de préparer sa participation à l'Exposition universelle de 1900.

Cette participation pourra paraître avoir été singulièrement effacée puisque le ministère était un simple exposant de la classe 113 : *Procédés de colonisation*, *Groupe XVII*. Je ne me propose pas d'examiner si ces conditions répondaient, comme on aurait pu le souhaiter, à l'importance considérable prise, depuis vingt ans surtout, par l'expansion coloniale française, ni si les visiteurs de l'Exposition auront emporté une vision bien nette de chacune des parties de notre domaine colonial. Les organisateurs de l'Exposition avaient à satisfaire à tant de nécessités souvent contradictoires et leur œuvre d'ensemble a été si belle qu'il ne s'agit point ici de leur chercher une chicane rétrospective ; mais il faut admirer d'autant plus le zèle et l'intelligence laborieuse déployés par la Commission du groupe colonial à laquelle est échue cette tâche singulièrement compliquée de faire tenir sur un terrain déclive de quelques centaines de mètres carrés, les temples et les pagodes de l'Indo-Chine, les bazars d'Alger et de Tunis, les ateliers des orfèvres du Sénégal, les tatas du Soudan, les panoramas de Madagascar, les comptoirs de dégustation des Antilles, et de ce pêle-mêle au moins bizarre, constituer pourtant un ensemble pittoresque dans lequel se coudoyaient, sans trop s'étonner les uns des autres : nègres bruyants, Hovas taciturnes, Annamites aux

1. Cette Commission était composée de MM. Charles-Roux, président; Marcel Dubois, vice-président; A. Brunet, secrétaire; de MM. Auguste Terrier, Camille Guy, A. Arnaud, H. Méray, Imbart de la Tour, F. Dorvault, H. Froidevaux, V. Tantet, Henri Lecomte. — Ses travaux sont publiés en six volumes précédés d'un volume d'*Introduction* par M. Charles-Roux. Paris, Challamel.

allures discrètes, petits soldats tonkinois, robustes Haoussas; musulmans, fétichistes, bouddhistes, sans compter les négresses, mulâtresses, femmes jaunes ou bronzées.

Une foule toujours dense, attirée par un instinct de vive curiosité, ne cessait d'encombrer cette exposition coloniale; mais il serait surprenant que de ce microcosme, de ce tohu-bohu où se mariaient, sans harmonie, les musiques les plus étranges, il fût résulté pour elle une impression, même approximative, de la nature des pays nouvellement abrités sous le drapeau français et que les constructions multiformes qui s'étageaient sur les escarpements du Trocadéro ne lui aient pas donné une conception singulièrement faussée des rizières, de la brousse et du désert.

Ce n'est certes pas ainsi que les coloniaux, je veux dire ceux qui estiment que, dans les colonies, se trouve nécessairement l'avenir des vieux pays d'Europe, eussent voulu renseigner ou instruire la masse populaire, aussi le dévouement des organisateurs n'a-t-il eu d'équivalent que leur abnégation. D'autres circonstances se présenteront peut-être qui permettront de donner une idée plus exacte du domaine colonial de la France; mais il faudra renoncer à ce mélange hybride de l'Afrique et de l'Asie, des fleuves et des savanes, séparer l'Indo-Chine du Soudan, les peuples noirs des peuples jaunes, s'efforcer de représenter autant que possible le milieu particulier à chaque race; en un mot, apporter de l'ordre et de la clarté, où tout n'était forcément que trouble et confusion.

Il est vrai d'ailleurs qu'en ce qui concerne les questions coloniales, nous sortons à peine de l'état chaotique; cette expression même de *Nos Colonies* est une synthèse qu'à mon sens, je trouve fort impropre, car rien ne ressemble moins à une colonie que nos territoires militaires du Soudan ou nos pays de protectorat de l'Indo-Chine. Il conviendrait donc de distinguer d'abord notre domaine d'Afrique de notre domaine d'Asie; Madagascar, l'Algérie, la Tunisie, le Sahara, nos anciennes colonies, les possessions directes, les pays protégés, ceux seulement compris dans nos zones d'influence. Autant de régions, autant d'aspects divers comme climat, comme sol, comme habitants; le passé, le présent, l'avenir, tout diffère. Ici, l'Européen peut s'acclimater et faire souche; là, il ne peut vivre qu'en passant. Ici, il peut fonder; là, il ne peut qu'exploiter. Mais le besoin d'uniformité nous entête tellement que, non contents de transporter dans nos domaines d'outre-mer

les lois métropolitaines et notre formalisme administratif, nous prétendons les y transporter par les mêmes procédés, c'est-à-dire avoir un personnel et des troupes coloniales interchangeables, comme si l'adaptation de l'outil à la matière était chose indifférente, et qu'il fût possible d'administrer dans l'Emyrne par les mêmes méthodes qu'au Soudan, et que l'expérience acquise sur la frontière de Chine pût efficacement servir sur les rives du Congo.

Si, en matière coloniale, l'action directrice du gouvernement doit s'inspirer d'un principe unique, ses manifestations doivent varier suivant le terrain auquel elle s'applique. Telle est la base essentielle de toute politique coloniale, surtout lorsque cette politique est appelée à s'exercer, comme de notre temps, sur toutes les parties du monde. La spécialisation des procédés s'impose.

En étudiant les rapports importants et précieusement documentés qui ont précédé l'exposition coloniale et qui lui succèdent, je voudrais pouvoir en présenter l'analyse d'après la méthode que j'indique et qui n'est pas celle qui a présidé à leur élaboration. Leur spécialisation s'est faite, au contraire, en partant d'un autre point de vue et correspond à la spécialité des sujets à traiter. C'est ainsi qu'ont été savamment exposés dans six volumes séparés :

L'Évolution économique des colonies, — l'Organisation administrative, etc., des colonies, — le Régime de la propriété, — le Régime de la main-d'œuvre dans les colonies, — l'Œuvre scolaire de la France aux colonies, — la Production agricole et forestière aux colonies.

L'étude de ces questions eût sans doute été plus féconde pour le lecteur si chaque colonie, ou du moins chaque groupe de colonies avait été l'objet de monographies rédigées sur le même plan et dans lesquelles chacun des sujets énumérés dans les titres précédents aurait pris place dans le même ordre. Il n'a pas été possible de se conformer à cette logique; ce n'est pas un des moindres regrets de la Commission.

Il est vrai qu'en dehors, ou plutôt à côté de la Commission, fonctionnaient les comités locaux des expositions coloniales particulières et que chacun d'eux a publié des notices séparées, mais combien inégales comme étendue et comme intérêt : deux volumes pour le Dahomey, un seul pour l'Indo-Chine. Nous avons ainsi dix-huit notices correspondant à nos dix-huit colonies. Aussi serais-je tenté maintenant de regretter l'excès des monographies

qui est une menace de particularisme; cependant, il n'est que juste de rendre hommage à la bonne volonté de tous, tout en souhaitant qu'un esprit méthodique reprenne tous ces excellents éléments désunis et les raccorde.

Une tendance de groupement politique et administratif des colonies et des pays de protectorat, jusqu'à présent individualisés, se manifeste d'ailleurs au grand profit des intérêts généraux, en permettant d'établir des budgets plus près de leur équilibre et d'entreprendre de grands travaux d'utilité publique que l'on peut sérier d'après leur ordre d'urgence. Ce groupement présentera, en outre, des avantages sérieux, comme simplification de rouages et économie de forces.

C'est ainsi qu'a été constituée, il y a plusieurs années déjà, l'*Union indo-chinoise* et que vient d'être réalisée plus récemment l'union des colonies de l'*Afrique occidentale*.

Le gouvernement de l'Indo-Chine comprend la colonie de la Cochinchine et les protectorats de l'Annam, du Tonkin, du Cambodge, du Laos.

La venue en France du gouverneur général, M. Doumer, vient d'être l'occasion d'une manifestation significative en l'honneur de notre politique coloniale et de nos progrès en Extrême-Orient. Le gouverneur a été salué et félicité par les membres du gouvernement, par les groupes coloniaux du Sénat et de la Chambre des députés, par de nombreux amis.

« Parler de l'Indo-Chine, lui a dit M. Etienne, c'est parler des plus grands intérêts de la France; c'est parler d'une œuvre politique, militaire et administrative des plus remarquables qui a donné à la France un surcroît de grandeur dans le monde. Il a fallu que les hommes d'État aient une force de volonté peu commune, voire une grande audace, pour imposer à ce pays-ci une colonie dont il semblait ne pas vouloir. »

Voilà de belles paroles, en même temps qu'un juste hommage rendu à la mémoire de Jules Ferry, car c'est lui et lui seul, l'homme d'État et « le patriote vigilant », qui, au moment psychologique, a su « sacrifier sa popularité à la cause coloniale » et qui a su maintenir le drapeau si vaillamment planté par nos missionnaires et nos soldats, — car il ne faut méconnaître l'œuvre ni des uns, ni des autres, — lorsque des politiciens à courte vue s'effor-

çaient d'amener nos couleurs; c'est grâce à lui que la France ne s'est pas retirée de l'Indo-Chine, comme, hélas! à une autre époque voisine, elle s'était retirée du Niger et de l'Égypte.

Le gouvernement de l'Afrique occidentale réunit les colonies du Sénégal, de la Guinée française, de la Côte d'Ivoire, du Dahomey et les territoires militaires de la région du Niger. A côté des budgets locaux est constitué un budget général; une impulsion unique est imprimée à l'ensemble de ces possessions sous l'autorité d'un homme de haute valeur, des plus expérimentés dans les choses d'Afrique, le Dr Ballay, « âme généreuse et cœur intrépide ».

L'unité de direction politique et militaire et l'initiative laissée au général Gallieni ont de même assuré l'avenir de Madagascar. Tant il est vrai, suivant l'heureuse expression du ministre des colonies, « que toutes les fois que la France veut bien poursuivre avec fermeté une tâche conçue avec prévoyance, elle est assurée de rencontrer des hommes de talent et de cœur pour l'accomplir ».

A l'heure présente, les domaines extérieurs de la France, en dehors de nos vieilles colonies des Antilles, de la Réunion, de la Guyane, constituent quatre groupements :

L'Algérie et la Tunisie;

L'Indo-Chine, à laquelle devrait naturellement être rattachée l'action à exercer sur le Siam qui en dépend et dont la surveillance très délicate incombe à un autre département ministériel, le ministère des affaires étrangères;

Madagascar;

L'Afrique occidentale française, qui s'étend jusqu'au lac Tchad où elle confine aux territoires relevant du Congo français.

Les résultats notables obtenus depuis quelques années dans ces vastes possessions sont une garantie suffisante de l'avenir. Les Français voudront-ils se laisser convaincre eux-mêmes par l'observation du présent aussi bien que par les preuves historiques du passé où sont écrits les noms des Dupleix dans l'Inde, des Montcalm au Canada, que « de tout temps ils ont été un des peuples les plus colonisateurs ».

Il est vrai, cependant, que les premiers pionniers de la colonisation ont rarement été les hommes de négoce ou les colons proprement dits.

« [1] En général, la colonisation française a souvent, à son début, le caractère d'aventures militaires plutôt que celui d'entreprises commerciales. Ce sont les hommes d'esprit ardent, les généreux, les désintéressés, les dévoués qui ont ouvert les routes : missionnaires, voyageurs, marins ou soldats. Le commerçant n'est venu qu'après, et le commerçant sérieux vient souvent trop tard, lorsque les étrangers ont déjà pris les meilleures places. »

« Les missionnaires sont partis les premiers; généralement ce sont des hommes de foi et d'abnégation; mais quelque conflit survient, ils réclament la protection nationale. Il y a des persécutions à faire cesser, des violences à redresser, des cruautés à punir. Alors un navire de guerre est envoyé; on tire quelques coups de canon; on débarque; une poignée d'Européens bouscule une armée d'Asiatiques; on emporte les citadelles de haute main, et l'on s'installe militairement par droit de conquête, sans avoir souvent bien réfléchi à ce que sera le lendemain, et sans avoir mesuré quels efforts seront nécessaires pour compléter l'œuvre. »

Tels ont été les débuts de notre colonisation en Cochinchine, au Tonkin, à Madagascar aussi, et, dans des conditions quelque peu différentes, ceux de notre extension dans l'Afrique où, toutefois, ce n'est pas l'action religieuse qui a engagé l'action politique.

Nos officiers se transforment alors en administrateurs et en diplomates. Dans cette tâche nouvelle, ils montrent l'esprit de désintéressement qui est l'honneur de l'armée et de la flotte, mais qui est étranger sinon antipathique aux procédés du négoce; ils ne ménagent ni leurs fatigues, ni leurs santés; ils créent des villages, ouvrent des routes, ébauchent des plantations; mais, lorsque le commerçant spéculateur ou lorsque les premiers colons arrivent, et comme, au commencement, ce sont parfois de petites gens, ils les regardent avec quelque méfiance, se tiennent à l'écart, sont choqués par leur esprit de lucre. Les officiers font place ensuite à des fonctionnaires civils, et ceux-ci suivent souvent les errements de ceux-là. Ils administrent et ne colonisent guère. C'est pour cette raison, sans doute, que les entreprises coloniales nous paraissent si longues à réussir et nous coûtent si cher. A cela, il n'y a rien à faire; c'est une question de tempérament national; il faut donc savoir attendre et patienter, semer quand même; la récolte viendra à son heure.

Toutefois, plusieurs graves problèmes se posent tout d'abord à la vigilance du gouvernement :

1. G. Niox, *l'Expansion européenne.*

Il s'agit de se procurer des ressources financières par l'impôt; de créer l'outillage économique; de régler le régime de la propriété et des concessions; de soutenir la marine marchande nationale, trop faible pour lutter à armes égales contre les marines étrangères. Chaque colonie réclame, en effet, un régime foncier spécial, un régime particulier d'administration fiscale, de main-d'œuvre indigène et de concessions.

C'est avec une compétence remarquable que M. Charles-Roux examine les données de ces problèmes[1]. Sous le titre trop modeste et peu significatif d'*Introduction* aux publications de la Commission de l'exposition coloniale, etc., c'est un véritable traité de la matière qu'il a exposé, et auquel il conviendra toujours de se reporter pour éclairer ces questions, si l'on veut de la théorie passer à la pratique. Je ne saurais prétendre en présenter le résumé; tout est à lire et à méditer pour les coloniaux; mais, dans quelques lignes magistralement frappées, il indique les préceptes essentiels qu'il est nécessaire de ne pas perdre de vue, et que j'essayerai de dégager en quelques aphorismes :

Au sujet des concessions :

« Je voudrais qu'une fois les précautions prises pour sauvegarder les droits primordiaux de l'Etat et de la colonie, et pour s'assurer de la moralité et de la capacité des concessionnaires, on les laissât tranquilles, sans mettre à leurs trousses une nuée de fonctionnaires chargés de les contrôler, de vérifier leurs livres, de savoir s'ils perdent ou s'ils gagnent; je voudrais, en un mot, que l'État restât étranger à la direction de leurs affaires. »

Au sujet des chemins de fer :

« En Europe, le chemin de fer est la résultante d'un mouvement commercial; aux colonies, il le précède et le suscite. »

Au sujet du régime douanier :

« Il ne faut pas oublier que la population indigène est le facteur par excellence de la prospérité de nos colonies. Si nous voulons des colonies prospères, nous devons vouloir cette population heureuse et satisfaite. Pour la satisfaire, il faut ne pas lui rendre la vie trop coûteuse (Le Myre de Villers). »

Au sujet de la marine marchande :

« Une marine marchande nombreuse, puissante et moderne est le corollaire

1. Publications de la Commission chargée de préparer la participation du ministère des colonies à l'Exposition universelle de 1900. — *Introduction*.

de l'expansion coloniale, la conséquence d'un vaste empire d'outre-mer; la nôtre s'étiole de jour en jour davantage et bientôt mourra d'anémie. »

Au sujet des câbles sous-marins :

« Entre la métropole et ses colonies existe un commerce quotidien de nouvelles qui a son instrument propre : les câbles télégraphiques sous-marins. — Pour correspondre avec ses colonies, la France est obligée d'emprunter les câbles appartenant à des compagnies anglaises. — La création d'un réseau de câbles français peut devenir, au sens commercial du mot, une bonne affaire. Dans tous les cas, il n'y en aurait pas de plus patriotique. »

Au sujet de l'enseignement colonial :

« La question de l'enseignement colonial se présente sous trois formes principales : *l'Enseignement agricole, l'Enseignement commercial, l'Enseignement médical.* C'est à la mère-patrie à fournir cet enseignement et cette éducation. »

« Quelle que soit l'importance des ces desiderata, il ne faut pas nier les progrès accomplis, ni méconnaître l'évolution féconde qu'a subie l'idée coloniale, non plus que le caractère utilitaire qu'elle a revêtu dans ces dernières années. Les résultats financiers de notre commerce colonial se traduisent déjà par un total respectable, puisque, en y comprenant l'Algérie et la Tunisie, ce mouvement commercial dépasse 1,154 millions, et que le commerce de toutes nos colonies nouvelles est en augmentation continue. — Ces résultats ne permettent pas de nier l'utilité de la politique coloniale, et cette utilité a même désarmé l'hostilité qu'elle rencontrait encore de temps en temps au sein du Parlement. L'exploitation de notre domaine colonial nous récompensera bientôt des sacrifices que sa création nous a coûtés. Nous sommes déjà loin du temps où Jules Ferry était traité de *tonkinois*, où les ministères étaient renversés parce qu'ils avaient l'audace de demander des crédits pour une expédition coloniale. — L'opportunité de la politique coloniale n'est heureusement plus contestée. Nous avons donc fait un grand pas, mais il ne faut pas rester en chemin. Nous devons aviser aux moyens indispensables pour parfaire notre œuvre et récolter après avoir semé. Nous devons mettre notre législation en harmonie avec nos besoins nouveaux et forger l'outillage nécessaire pour faire mouvoir les multiples rouages de notre nouvelle et puissante machine. »

Si maintenant nous nous écartons à distance suffisante pour considérer, dans son ensemble, l'œuvre réalisée, et pour que les lacunes encore existantes soient vues à leur juste proportion, il nous restera la foi dans la vitalité de la Patrie et l'espérance dans son avenir colonial.

X.

DANS LE NORD DU SOUDAN FRANÇAIS

(FIN[1])

II

LE NIGER ET LES STEPPES DU NORD

Dans tous voyages de quelque étendue, il est généralement certains points tels que la vue qui s'y développe et les pensées qui naissent dans l'esprit font oublier les difficultés qu'il a fallu surmonter pour les atteindre et récompensent des fatigues que l'on a pu endurer; les hauteurs de Khati, qui s'élèvent à l'ouest et au-dessus de Bammako, peuvent, à juste titre, être considérées comme jouissant de ce précieux privilège.

Aux pieds du spectateur enthousiasmé s'étend l'immense et superbe vallée du Niger, nappe de verdure et d'eau, qui se déroule à l'infini, traçant des montagnes du Fouta-Djalon jusqu'aux sables de Tombouctou, sur une longueur de plus de 1,500 kilomètres, une merveilleuse et large coupure de fertilité et de richesse, puis, après avoir porté la vie jusque sur les confins du désert, se recourbe vers le golfe de Guinée, en une gigantesque boucle où flottent encore, jusqu'à Ilo, sur environ 1,200 kilomètres, les couleurs du pavillon français.

L'esprit se prend alors à devancer l'avenir et se trace un tableau de ce que sera un jour ce pays connu d'hier : le chemin de fer Sénégal-Niger est terminé et offre une communication rapide avec Dakar; celui de Konakry amène ses trains à Timbo et Siguiri; un autre partant de Grand-Bassam remonte la Comoé pour atteindre le Bani; un quatrième court à travers le Dahomey par la vallée de l'Ouémé et joint Porto-Novo à la région de Say; les deux enclaves commerciales, que les dernières conventions

1. Voir le numéro du 1er avril 1901.

avec l'Angleterre nous ont réservées au sud d'Ilo, sont organisées; une flottille de vapeurs parcourt le Niger, aménagé de Siguiri à son embouchure, et sert de trait d'union entre ces diverses voies; le fleuve devient un immense collecteur où aboutissent et d'où partent les communications avec toutes nos colonies côtières; cette « route qui marche » forme notre grand courant de trafic, où circulent et s'échangent les produits de la métropole et ceux du Soudan : gommes, sel, plumes d'autruches du nord; maïs, mil, riz, blé, coton, arachides, troupeaux du centre; caoutchoucs, noix de kola, huile de palme, bananes, maniocs, ignames du sud; — et, dans cet ensemble, la région Bammako, Koulikoro, Khati, où se

PIROGUE INDIGÈNE SUR LE NIGER.

croisent les plus importantes directions, apparaît comme le centre naturel de cette partie de nos possessions de l'Afrique occidentale.

En même temps l'immense vallée, que les guerres sauvages et les massacres sans pitié des conquérants noirs ont dévastée et dépeuplée, a retrouvé une population nombreuse qui s'est accrue en paix sous notre protection et qui, assurée de ne plus être dépouillée de ses biens, s'est livrée en toute sécurité au travail. Et quelle population ne pourrait pas nourrir ce Nil de l'ouest, qui fertilise d'énormes étendues de terrains par ses inondations et qui trouve, lors des crues, dans ses grands lacs Débo et Faguibine

de puissants régulateurs naturels, sans qu'il soit besoin d'un Pharaon pour l'en doter! Quels troupeaux aussi n'élèverait-on pas dans ces plaines d'une verdure si vivante qui ondulent jusqu'à l'horizon!

Ces rêves d'avenir ne font que se confirmer pendant les trente jours de décembre que nous employons à franchir les 1,000 kilomètres de Koulikoro à Tombouctou, naviguant sur le fleuve tantôt en chalands, comme sur le Sénégal, tantôt en pirogues accouplées, embarcations légères, creusées à même dans des troncs d'arbres et réunies deux par deux.

Le Niger, dont les rives sont plates, laisse, au moment des crues, ses eaux s'étendre librement au loin, sur une étendue qui souvent dépasse 40 kilomètres; une fois rentré dans son lit, il ne présente plus qu'une largeur de 500 à 1,000 mètres; mais ces mouvements d'extension et de retrait ne se produisent pas en même temps sur tous les points de son immense cours.

Au moment où nous parcourons le bief en amont du lac Débo, les eaux s'y sont retirées; ce ne sont, sur les providentiels terrains d'alluvions, que plantations de maïs, de mil, de riz, même de blé, et, partout ailleurs, d'infinis pâturages, faits d'une herbe haute, flexible, tendre maintenant qu'elle est à sa première période de croissance; les troupeaux, qui y paissent sous la surveillance de leurs bergers peuhls, semblent, bien que nombreux, comme perdus dans ces immensités.

Et les récoltes vont se succéder, les unes aux autres, presque sans interruptions, dans ces terres bénies, où tout l'art de l'agriculteur indigène consiste à gratter le sol, à y jeter quelques semences et à tasser avec la plante du pied; on peut dire, tellement la végétation est rapide, que l'on y voit littéralement pousser l'herbe! Quels résultats obtiendraient donc les noirs, s'ils étaient initiés à ce que doit être véritablement une culture! mais cette initiation est la chose difficile, l'indigène, avons-nous dit, étant, avant tout, un homme de traditions étroites, ne comprenant pas l'intérêt qu'il peut avoir « à faire ce que n'a pas fait son père ». Heureusement que l'on a eu la bonne pensée d'ouvrir, en divers points du Soudan, et en particulier à Kayes et Bammako, des écoles d'apprentissage professionnel que commencent à fréquenter les jeunes indigènes, et où s'élève toute une génération, qui sera

mieux préparée à demander et faire rendre à ce sol magique ce qu'il peut et doit donner.

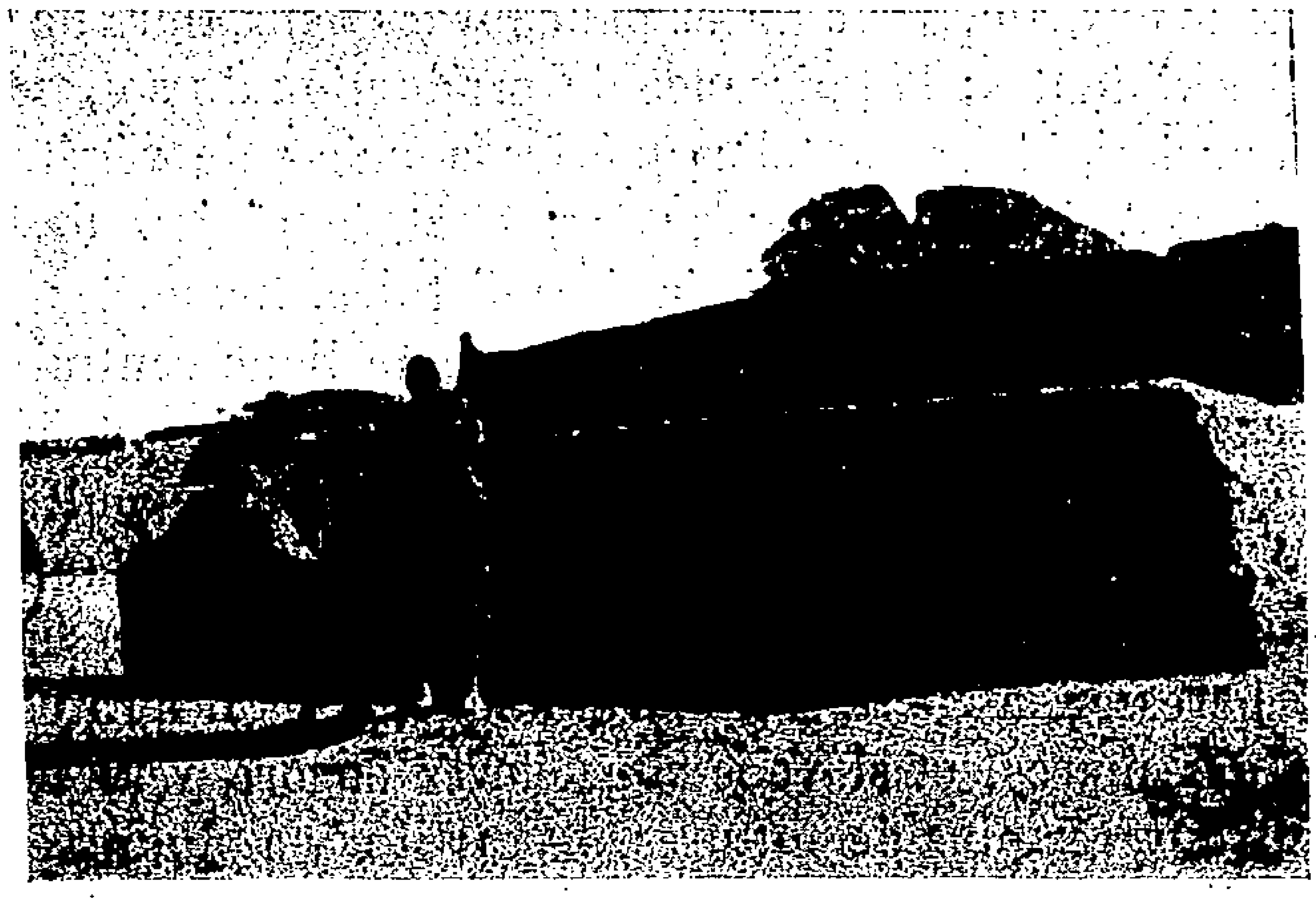
Sur les bords du fleuve les villages sont nombreux, peuplés soit d'agriculteurs, soit de « *Somonos* », classe d'indigènes, qui, de père en fils, exercent l'industrie de la pêche et s'y montrent du reste d'une grande habileté; ici c'est Koulikoro, point d'attache actuel de la flottille de chalands et de pirogues du Niger; plus loin Nyamina, puis Ségou-Sikoro, qui, par Goumbou et Sokolo, communique avec le Sahel maure; plus loin encore, Sansanding, résidence du « *fama* » Mademba, ancien employé des postes de la

UNE RUE DE DJENNÉ.

colonie, auquel le général Archinard a confié, sous notre surveillance, l'autorité sur les territoires avoisinants et dont le « *tata* » est célèbre sur la route de Tombouctou, autant par l'hospitalité que l'on y reçoit que par les richesses naturelles qu'il renferme : autruches, chevaux, troupeaux, barres de sel, gommes, produits de récoltes... Viennent ensuite Mopti, à l'embouchure du Bani, et, sur ce dernier fleuve, Djenné, la ville artistique du Soudan, avec ses cases en terre, du même style que celles de Podor, mais présentant quelques-unes un étage, et aussi avec sa population en partie peuhle d'une méticuleuse propreté, dont les femmes souvent fort jolies parent les rues de silhouettes fines, élancées, où se recon-

naît la race, et dont les artisans, forgerons, tisseurs, cordonniers, offrent au collectionneur des bijoux d'or habilement travaillés, des couvertures ou des pagnes coupés de longues rayures, des vanneries d'un tressage délicat, aux tons harmonieusement fondus, des cuirs de toutes sortes tannés, peints ou frappés avec un art qui étonne quand on sait de quels outils il peut disposer.

Lorsque l'on atteint le Débo et la région des grands lacs, Faguibine, Horo, Fati, partout où portent les yeux, on ne voit que de l'eau; ces immenses régulateurs du fleuve ainsi que le bief de Tombouctou sont pleins en ce moment de l'année; les inonda-



UNE MOSQUÉE DE DJENNÉ.

tions sont si étendues que leurs limites se trouvent souvent à 30 ou 40 kilomètres du lit du Niger et quelquefois à une distance encore plus considérable ; n'était l'absence de roulis et de tangage, on se croirait en pleine mer; de violentes tempêtes, souvent dangereuses pour les frêles embarcations qui nous portent, viennent même parfois, lors des tornades de l'hivernage, compléter cette illusion.

Passé cette zone que gardent au nord nos postes de Ras-el-Ma, Goundam, Sompi et au sud-est celui de Bandiagara, le décor va peu à peu se modifier; les limites des inondations se rapprochent progressivement du fleuve, pour venir se confondre avec lui à

quelques kilomètres à l'est de Tombouctou; alors la vallée du Niger ne sera plus qu'une large coupure au milieu des sables; elle gardera encore dans ses environs immédiats ou aux abords des mares et marigots avoisinants son caractère spécial de fécondité; mais, dès qu'on s'en écartera de quelques centaines de mètres, on ne trouvera plus que la désolation de terrains sablonneux, où croît péniblement une brousse étique, décolorée, qui semble desséchée aussitôt que levée.

C'est que l'on a dépassé le 15e parallèle nord et que l'on se rapproche du Sahara; tout, dans l'Afrique occidentale, est soumis à ces deux influences contraires : la mer et le désert. Parcourez, au voisinage de la mer, les territoires entre l'Équateur et le 8e parallèle environ, vous aurez pendant les deux tiers de l'année des pluies violentes; la puissance de production du sol, soumis à la chaleur humide, sera telle que les couches de végétation se superposeront les unes aux autres; c'est la région des forêts inextricables, comme celle de la Côte d'Ivoire. Remontez plus au nord, vers le 10e parallèle, considéré comme ligne centrale, vous trouverez à peu près égalité entre la saison des pluies et la saison sèche; vous serez dans les terrains d'élevage ou de culture des céréales. Rapprochez-vous encore du Sahara, vous n'aurez plus que des hivernages très courts; l'influence dominante sera celle de la sécheresse; la vie se concentrera aux abords des rares marigots ou des mares, et si vous vous élevez encore vers le nord, vous ne trouverez plus de cultures, — car il n'y a plus assez d'eau pour les alimenter, — vous verrez disparaître les installations de sédentaires et entrerez dans les territoires de parcours des nomades, qui vont de puits en puits demander à la nappe d'eau souterraine ce qu'ils ne peuvent plus obtenir qu'à des époques extrêmement rares et fugitives à la surface même du sol.

Déjà, à quelque 50 kilomètres avant d'atteindre Tombouctou, ce que l'on aperçoit de temps à autre permet de sentir ce que doit être le pays. De ci de là, des dunes sablonneuses s'élèvent au milieu des inondations, les coupant de leur jaune sombre, formant tantôt de grands îlots momentanés, tantôt de longues presqu'îles que prolonge à l'horizon une succession ininterrompue d'autres dunes; sur les unes, sont assis des villages, généralement petits, mal construits en torchis et qui ne donnent pas l'impression de prospérité des grands centres précédemment en-

trevus; sur les autres, apparaissent des groupements de nomades que l'arrivée de la saison sèche commence probablement à rapprocher du fleuve avec leurs troupeaux. Voici sur la rive droite des Touareg Irregenaten, dont les campements se déplacent ordinairement dans l'intérieur de l'Aribinda, dans cet espace désolé que limite au sud la ligne Débo, Hombori, Fafa, et que l'on appelle « la région des mares » ; ces autres sont peut-être, à ce que nous dit notre chef laptot, des Tengueriguif, qui vivent soit vers le Faguibine, soit au contact immédiat du fleuve ; tous ont la figure coupée de leur légendaire voile et ils vont caracolant au galop de leurs maigres chevaux ou se prélassant à l'allure déhanchée de leurs longs et hauts méhara. Sur la rive gauche, c'est le même spectacle ; des lignes de tentes brunâtres, campements de Kel-Antassar ou d'Igouadaren, se profilent au loin ; on sent le désert, et nous aspirons avec plus de volupté que s'il s'agissait du plus délicat parfum les bouffées d'air chaud et les parcelles de sable ténu que la brise du nord apporte jusqu'à nous.

. . . .

« Demain, nous a dit notre chef laptot, nous serons à Tombouctou » ; il nous fit cette annonce avec une joie qui montrait bien que lui aussi obéissait à cette attraction mystérieuse qu'exerce sur tous, noirs et blancs, la vieille et célèbre ville et il nous expliqua, avec force détails, que nous débarquerions à Kabara ; rarement, en effet, les crues sont assez fortes pour permettre d'atteindre en chalands Tombouctou même ; de décembre en avril, il faut généralement se contenter de Kabara qui en est distant de 8 kilomètres environ ; de septembre en décembre, on devra s'arrêter à Day, de mai en septembre à Korioumé.

A Kabara, lors de notre arrivée, nous attendent des chevaux que l'on a eu l'aimable précaution de nous envoyer ; vite, nous sautons en selle, laissant à nos laptots le soin de s'occuper de nos bagages ; nous n'avons plus guère qu'une bonne heure de jour et l'important, pour le moment, est d'atteindre la ville. Nous voilà trottant le long du marigot qui va du Niger à Tombouctou ; nous suivons une mauvaise piste, où circulent quantité d'indigènes portant des ballots sur leur tête et quantité aussi de petits ânes et de chameaux, tous chargés de nombreux et lourds colis ; nous passons à Hourrou-Meyra, où, en décembre 1893, l'enseigne de vaisseau Aube tomba sous les coups des Touareg et saluons la

simple croix de bois, qui marque l'endroit où il fut frappé; puis, tout à coup, après avoir gravi une montée, la ville nous apparaît dans le lointain, encore imprécise et semblant à l'horizon n'être elle-même, au milieu des dunes qui l'environnent, qu'un mouvement de terrain, plus coupé, plus haché, de coloris plus foncé et qui irait en se rétrécissant vers le nord, pour finalement disparaître dans l'inconnu du désert.

La soirée est magnifique; le soleil descend à notre gauche en un globe de monstrueuse dimension; la fraîcheur de l'air devient exquise, en cette fin de jour du début de janvier; l'atmosphère est transparente ; le bleu du ciel s'atténue de teintes roses avec, par endroits, des traînées d'un or pâle, légèrement vert; tout s'accorde pour nous présenter Tombouctou dans le calme et le mystère qui conviennent si bien à sa légende.

Nous continuons notre route et peu à peu la ville nous apparaît plus distincte. Au lieu de l'immense mouvement de terrain que nous apercevions, nous voyons des groupes compacts de maisons en terre battue, puis, sur la circonférence, des cases en paille, en torchis ; les coupures, que nous avions observées, deviennent des rues, que jalonnent de longues lignes de terrasses, et dominant le tout, surgissent les minarets de grandes mosquées, l'une vers l'ouest, l'autre, celle de Djingerey-Ber, vers le centre, une troisième, Sankoré, qui semble comme perdue vers le nord, dans le rose du soir et le safran des sables; notre guide nous détaille ces monuments, qui, dit-il, datent des XI^e^ ou XII^e^ siècles, puis il nous montre, vers le sud-ouest, une masse sombre, comme tapie près de la ville; c'est le fort Bonnier, où bientôt nous voyons flotter le pavillon tricolore. Maintenant, d'autres minarets plus petits apparaissent en divers points, puis un clocher qui surmonte l'église des Pères Blancs; enfin nous atteignons l'entrée et débouchons sur le grand marché ; les indigènes y sont courbés en de solennels *salams*, que rythment les invocations à Allah, jetées en longs appels par les marabouts, du haut des différentes mosquées ; mais, voici tout à coup la nuit, sans qu'aucun crépuscule l'ait presque précédée et nous gagnons rapidement le fort.

Nous employons les jours suivants à faire connaissance avec la ville et ses habitants; pendant les heures délicieuses de la matinée, dès le petit jour, alors qu'une sorte de gelée blanche couvre

le sol et tient les indigènes accroupis en tas autour de maigres feux, nous parcourons les différents quartiers, de la grande mosquée, des Marocains, du petit cimetière, du grand marché, du petit marché, des infidèles et d'autres encore; de ce côté, tout est presque prospère, les cases sont bien établies en briquettes d'argile, avec quelquefois un étage; mais de cet autre, ce ne sont que ruines entassées, maisons éventrées, misérables constructions en torchis; on sent là que le Touareg a été le maître, une fois les Marocains chassés; on sent qu'après lui, sont venues les invasions

TOMBOUCTOU. — MAISON A UN ÉTAGE.

successives de Cheikou Amadou avec ses Foulbès, d'El-Hadj Omar et de ses Toucouleurs; on sent qu'après tant de misères, sont encore revenues l'occupation et la tyrannie effroyable des Touareg, massacrant ou abattant tout ce que les autres conquérants avaient laissé debout; les ruines disent ce qu'a pu être cette ville, au temps de sa prospérité, au XVI^e siècle, alors qu'elle comptait peut-être 100,000 âmes; elles disent aussi quels efforts nous aurons à faire pour rappeler à la vie cette cité qui n'a plus guère aujourd'hui que 5 ou 6,000 habitants de population fixe.

Ces courses à travers la ville donnent bien vite cette convic-

tion que Tombouctou est le point de transition entre le nord du Soudan et l'extrême Sud-Algérien, entre le monde noir et le monde blanc. Dans ses lignes générales, elle apparaît comme une contrefaçon de Sousse ou de Sfax, contrefaçon en terre, puisque le Soudan n'a, dans cette région, aucune pierre à bâtir; mais ces terrasses, où l'on vient goûter le repos du soir, ces mosquées qui s'efforcent de jeter vers le ciel l'élégance de minarets arabes, ces rues étroites et tortueuses, ces portes en bois massif avec leurs gros anneaux de fer et leurs rosaces ajourées, tout a une physionomie d'Algérie, avec quelque chose de plus délabré, de moins clair, de moins éclatant, où le blanc est remplacé par le jaune brun, où le crépissage des murs est moins régulier, où les arêtes tranchent moins par leur netteté et leur régularité, où rien ne donne à l'œil la sensation de la solidité et du fini.

Dans l'intérieur des habitations de la classe aisée, même impression : c'est d'abord, dès l'entrée, une sorte de corps de garde, où veillent des esclaves armés de lances, puis une ou deux cours intérieures autour desquelles se groupent les logements du maître, ceux de ses femmes et de ses captifs, les pièces servant de magasins ou d'entrepôts et d'où part, lorsqu'il existe un étage, l'escalier qui permet d'y accéder.

Dans les rues, se mêlent tous les peuples du nord et du centre de l'Afrique. Voici des gens de race blanche, commerçants des Sud-Marocain, Algérien ou Tripolitain, venus d'Igli, du Touat, de Rhadamès ou de Rhat à travers le désert, par les pistes de Taoudéni, d'El Mabrouck ou du Tassili et de l'Adrar nigritien, pour échanger leurs produits, étoffes, tapis, couvertures, armes contre les kolas, les maniocs, les céréales, l'ivoire, le tabac — et, avant notre venue, contre les captifs — que les hommes de race noire, Foulbés, Bambaras, Mossis, amènent avec eux du sud du Soudan. Tantôt quelques Touareg passent d'un air fier, seigneurs de peu d'importance qui viennent trafiquer soit de leurs troupeaux, soit de quelques autruches, ou grands chefs, à l'allure noble, à la taille élancée, tous enveloppés de la tête aux pieds d'une guinée sombre qui ne laisse voir que leurs yeux et suivis de leurs captifs aux vêtements de cuir. Tantôt aussi débouchent sur la place du grand marché de longues files de chameaux, caravanes de Maures Bérabichs, qui transportent les barres de sel extraites des mines de Taoudéni.

Pour tous ces gens, après les longues marches dans les sables brûlants du désert ou dans la brousse du Soudan, après les fatigues endurées, Tombouctou apparaît comme une sorte d'Eden où la vie est gaie, reposante, où les mœurs sont faciles; il est comme le Paris du Soudan occidental; sa renommée grandit, s'exagère avec les souffrances qu'il a fallu supporter pour y arriver et, sous le charme de certaines hospitalités intéressées, des marchands venus de l'extrême Nord comme de l'extrême Sud s'oublient jusqu'à laisser dans ce séjour, réduction terrestre des Paradis musulmans, tout ce que leur ont rapporté leurs longs voyages, leurs peines, leurs travaux, leurs échanges commerciaux.

Les Sonrays ou Songoys dont l'empire s'étendait, vers le XVe siècle, avant l'occupation marocaine, sur toute cette partie du Niger jusqu'à Gao et qui forment avec les Arma ou Rouma, venus autrefois du Maroc, la majeure partie de la population stable, profitent largement des avantages d'une telle situation. Leurs femmes sont extrêmement coquettes, les cheveux roulés en casques et piqués de bijoux de toutes sortes, le corps enveloppé de pagnes aux couleurs violentes, souvent ornementés de broderies de soie, les oreilles et le cou parés de pendeloques d'or et d'argent, l'esprit vif, intrigant, prêt à saisir toutes les occasions de gain; quant aux hommes, très industrieux, ils exercent les métiers les plus divers; mais, qu'ils soient maçons, tisserands, menuisiers, teinturiers, âniers ou cordonniers, orfèvres, forgerons, serruriers, ils se montrent d'une assez grande habileté; les coussins, fourreaux de sabre et de fusil, gris-gris en cuir ou en métal, bijoux de toute sortes, armes même qu'ils fabriquent ou réparent, méritent l'attention du voyageur.

Quant au côté religieux, on peut dire que Tombouctou est la grande métropole de cette partie du Soudan; les savants, les marabouts y sont nombreux et l'on vient souvent d'assez loin fréquenter leurs écoles, y étudier la religion musulmane, s'y pénétrer de son code, le Coran, dont tout bon croyant porte toujours du reste quelques feuillets dans un sachet de cuir, suspendu à son cou ou à sa ceinture.

La situation de Tombouctou est exceptionnelle; elle a valu à cette ville sa prospérité et ses malheurs; elle donne le droit d'espérer son relèvement, sous notre pacificatrice influence.

Tombouctou est le lieu de réunion des communications, voies fluviales ou pistes de caravanes, vers la Méditerranée, l'Atlantique, le golfe de Guinée et le Tchad; elle est aussi le point le plus important et le milieu de l'immense ligne qui court du Bas-Sénégal au centre africain par Kaedi, Nioro, Goumbou, Sokolo, Ras-el-Ma, Gao, Zinder, Barroua et qui marque la limite septentrionale des populations sédentaires et de race noire; à sa hauteur, ou dans ses environs, viennent se mêler, par leur dernière tribu, celle des Bérabichs, les Maures de l'ouest avec les Touareg de l'est; elle forme, au milieu de la désolation absolue de tout ce qui l'environne, un centre de richesses, un foyer de civilisation soudanaise, un séjour de bien-être dont on ne peut sentir toute la puissance que lorsque l'on a parcouru ces steppes de sable et de brousse desséchée qui, partout ailleurs qu'au sud-ouest, s'étendent à l'infini. Fatalement, Tombouctou devait exciter les convoitises et, de fait, nul point au Soudan ne fut peut-être aussi souvent et aussi chaudement disputé; nul n'eut la périlleuse gloire d'attirer sur lui les armées d'un pays de civilisation beaucoup plus avancée, comme le Maroc, et de faire entreprendre à ces armées, comme cela eut lieu à la fin du XVI^{e} siècle, une marche de plus de 2,000 kilomètres dans les sables du désert. Cette situation, qu'elle doit à des causes naturelles, Tombouctou l'a conservée et rien n'empêche qu'elle en bénéficie, tout comme autrefois, maintenant que nous avons rétabli dans ces régions la paix et la sécurité.

Aux environs mêmes de Tombouctou, au sud du fleuve dans toute l'étendue de la boucle et au nord jusque vers Araouan, notre influence s'exerce sans conteste; les nomades, naguère si dangereux, sont presque tous venus à résipiscence complète et il suffit d'avoir, comme précaution contre des guet-apens toujours possibles de groupes d'isolés, quelques tirailleurs et méharistes d'escorte, pour circuler, sans grand danger, dans toute cette zone.

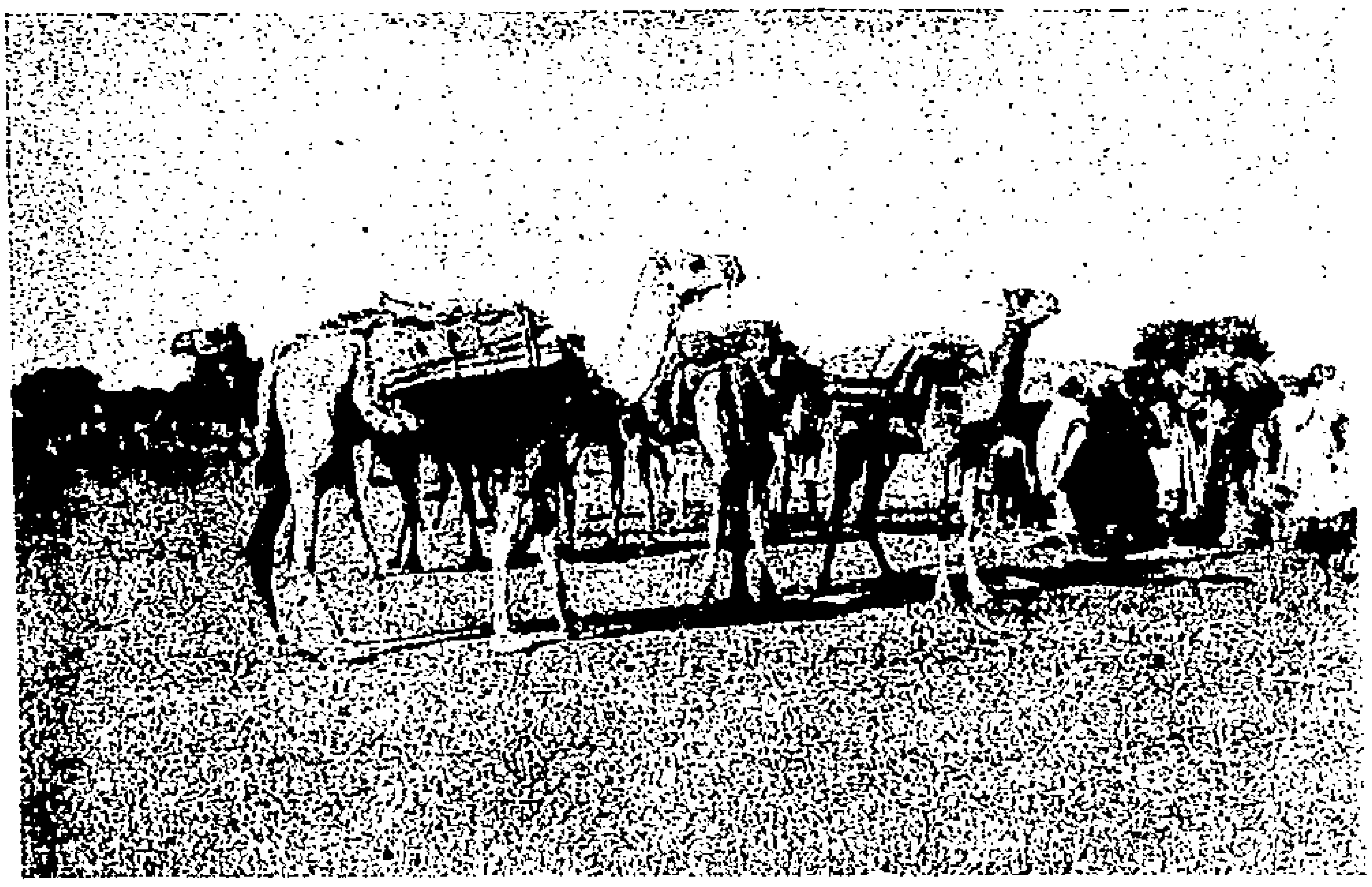
Nous ne nous en faisons pas faute, trop désireux de pouvoir étudier les nomades chez eux, pour ne pas utiliser cette magnifique porte de sortie du Soudan, que nous offre Tombouctou. Aujourd'hui, c'est une course en pirogue, qui nous mène sur le Niger jusqu'au défilé de Tosaye par Rhergo et le poste français de Bamba, dans un paysage brûlé, où s'aperçoivent rarement des villages pauvres, aux huttes faites de simples nattes, aux toits ronds

et aplatis, avec, par endroits, quelques palmiers nains, des mimosas étiques, des cotonniers; d'autres fois, ce sont de longues et nombreuses étapes à méhari sur les directions d'Araouan, d'El Mabrouck, de l'Adrar nigritien ou de la rive sud du Niger.

Oh! le trot des méhara, cette allure déhanchée, qui les premiers jours vous donne une sensation de vertige et de mal de mer! Oh! ce paysage d'une uniformité désespérante, la marche de points d'eau en points d'eau, de puits en puits ou de mare en mare, dans un continuel vallonnement de dunes successives, tantôt en plein sable, tantôt au milieu d'arbrisseaux rabougris et sans aucun point de repère, qui nous permette de nous orienter et de contrôler les affirmations de nos guides! Ceux-ci sont nos maîtres; il faut les suivre aveuglément; de jour ou de nuit, ils partent sans hésitation, dans la direction voulue, sans que nous puissions voir à quel signe ils se reconnaissent, et ils nous amènent, sans erreur, là où nous trouverons l'eau si ardemment attendue, l'eau sans prix, souvent bourbeuse, mais bonne quand même, bonne parce qu'elle est la chose indispensable, la vie. Là, près de cette eau, nous formons notre monde en un carré, nous nous entourons de haies d'épines, nous plaçons nos sentinelles, nous nous installons tant bien que mal, perdus dans ces immensités de sable dont, sous le soleil couchant, les dunes moutonnent à l'horizon, puis se fondent peu à peu, à la venue de la nuit, en des teintes grisailles, pour ne plus former ensuite qu'une masse sombre dans la mystérieuse obscurité. Nos feux brillent pour écarter les fauves; un blanc veille avec une fraction de « piquet » pour répondre aux rôdeurs; le reste dort, accablé par la chaleur de la journée passée, par la fatigue de la route, et le lendemain, avant l'aurore, la marche reprend, à la suite de ces guides tout-puissants, qui vont encore nous mener vers l'eau de l'étape prochaine.

Pourtant, ces steppes désertiques ont leur vie propre, leur animation spéciale, surtout en ce milieu de la saison sèche, que marquent les mois de février et de mars, pendant lesquels nous les parcourons. C'est l'époque des transactions commerciales; le riz, le mil, le tabac que les nomades avaient en réserve sont consommés; il faut venir les remplacer à Tombouctou ou dans les villages voisins; la maigre brousse de ces régions est brûlée, desséchée; il faut pousser vers le Niger les troupeaux, les chameaux

mêmes, les mettre au « pacage » sur les bords du fleuve. Ce sont là du reste autant de sources de revenus pour la colonie; ce sont



CHAMEAUX TRANSPORTANT DES BARRES DE SEL.

là aussi autant de moyens dont elle dispose pour punir et forcer à la soumission les tribus rebelles; car il suffit, pour les frapper

ENVIRONS DE TOMBOUCTOU. — GUERRIERS TOUAREG.

dans leur vie même, de leur interdire tout achat de céréales ou tout pâturage sur nos territoires.

Jusqu'aux premières pluies de fin juin, ce sera une sorte

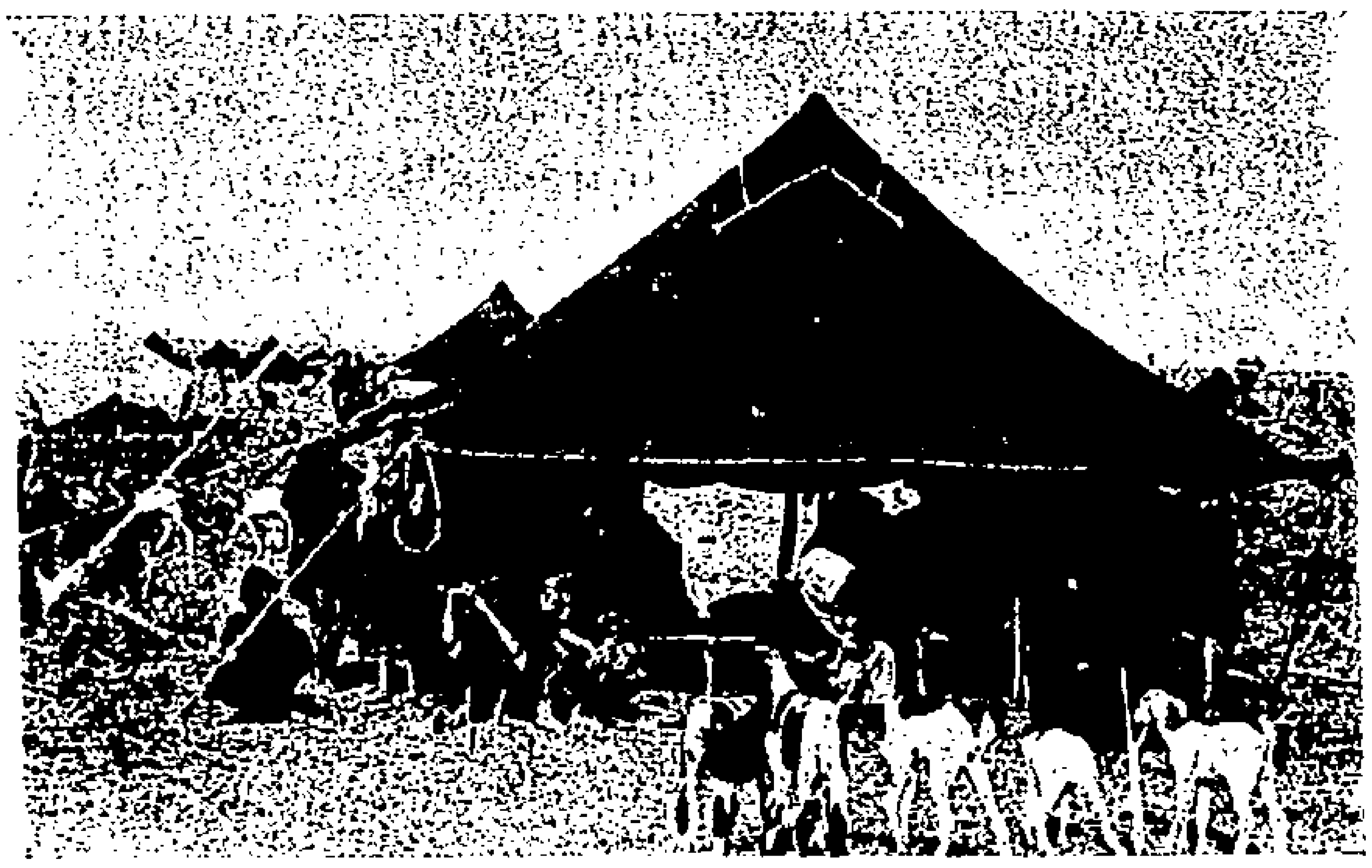
d'exode vers le fleuve. Au nord de Tombouctou, se succèdent des caravanes de Maures Bérabichs chargées du sel de Taoudéni, des campements de ces nomades qui se déplacent suivis d'immenses troupeaux, des groupes de commerçants qui arrivent de l'extrême nord, avec de longs convois de marchandises; le tout, sauf les captifs qui vont à pied, monté à chameaux et se dessinant quelquefois à l'horizon en de fantastiques silhouettes; le tout armé aussi de longs fusils à deux coups se chargeant par la bouche et

ENVIRONS DE TOMBOUCTOU. — GUERRIER TOUAREG.

parfois même, comme certains Bérabers, d'armes d'un récent modèle à répétition. Vers l'est et le sud, même décor et même spectacle; le Touareg se substitue au Maure; la gomme de l'Aribinda remplace le sel de Taoudéni; le long fusil fait place à la lance de jet, au poignard et à l'épée, armes que porte à la fois tout Touareg de quelque importance; mais les campements conservent le même aspect et les troupeaux suivent aussi nombreux en animaux nerveux, desséchés comme le pays où ils vivent.

Que d'observations à faire dans ces campements de nomades,

qui vont de mare en mare, épuisant tout ce que peut donner le sol là où ils se sont arrêtés, puis se transportant ailleurs, vivant ainsi dans un mouvement de va-et-vient perpétuel, réglant leurs



CAMPEMENT MAURE, UNE TENTE.

déplacements sur les saisons! De longues lignes de tentes, en toile blanche ou faites de simples abris en branchages pour les captifs, en poils de chameau et de teinte brune pour les libres, et, dans ces dernières, au-dessus du sol, des sortes de tréteaux,

GROUPE DE MAURES ET DE CAPTIFS DANS UN CAMPEMENT.

avec des couvertures, des tapis, des *tiougouts* (assemblages de peaux d'agneaux mort-nés), sur lesquels on s'étend pour dormir ou se reposer; dans les intervalles, des groupes de femmes,

d'hommes à l'allure biblique, à la silhouette des personnages des scènes de « *la Fuite en Égypte* », parcourant le campement, ou palabrant accroupis en cercle; ailleurs, des jeunes filles, assises sur leurs talons, autour de quelque immense calebasse et se gavant de petit lait caillé, régime auquel elles se soumettent jusqu'à ce qu'elles atteignent un embonpoint tel qu'elles ne puissent plus marcher sans l'aide de leurs captives; c'est là l'idéal de la beauté au désert et le contraste y est piquant de l'homme au corps et à la face d'ascète et de la femme déformée, aux chairs lourdes et molles; rien n'est pourtant plus gracieux, plus délicat et plus académiquement parfait, avant qu'elle n'ait subi cet engraissement systématique, que la fille du nomade, avec ses yeux bleus de gazelle, ses attaches fines, sa taille svelte, ses mains soignées, petites, aux doigts allongés, ses cheveux lisses coquettement relevés sur le sommet de la tête ou quelquefois tombant sans apprêt sur les épaules.

Campements de Maures ou de Touareg se retrouvent dans ce tableau général; la vie nomade leur impose des conditions d'existence identiques et pourtant bien des points les séparent. Physiquement, le Maure n'a pas l'allure de race du Touareg; moralement, il n'en a ni l'esprit élevé, ni la bravoure, ni l'énergie, ni la fidélité relative à la parole donnée; pillard et cruel comme lui, il n'a pas le même mépris hautain pour ce qui touche au commerce, à l'agriculture, la même et exclusive admiration pour le métier des armes; il n'admet pas ses femmes, comme le font les Touareg, à s'occuper des affaires publiques, mais il les tient cachées, aux yeux des infidèles, avec la même farouche jalousie; en tout, même en religion, le Maure semble se contenter des apparences; le Touareg va plus au fond et reste plus attaché à ses idées, à ses traditions; ce dernier est donc un ennemi plus dangereux, plus difficilement réductible, mais aussi plus profondément et plus solidement frappé par notre force, quand nous lui en donnons quelque preuve. — Or, si notre arrivée dans la région de Tombouctou a été signalée par des accidents malheureux, comme ceux du massacre de la colonne Bonnier en 1894 et du désastre de Séréri en 1897, nous y avons depuis affirmé notre puissance, soit par des opérations continues de police qui ont pacifié toute cette zone de la boucle du Niger et des grands lacs, soit par des missions à grande envergure, comme celles qui ont convergé sur le

Tchad en 1899-1900 et qui ont prouvé aux nomades que leurs sables ne sauraient les mettre à l'abri de nos coups. Les plus rebelles et les plus turbulents ont compris qu'ils devaient se soumettre; cette soumission ne doit pas être jugée d'après la valeur propre des steppes qu'elle peut placer sous notre autorité, mais d'après la sécurité qu'elle donne aux transactions commerciales des sédentaires et à leurs établissements dans des terrains aussi fertiles que ceux de la vallée du fleuve; à ces derniers points de vue, elle était nécessaire et mérite les efforts que l'on a dû faire pour l'obtenir.

Ainsi peu à peu, de courses en courses, nous avions atteint la mi-avril; nous n'avions plus guère qu'un mois et demi avant le commencement des pluies; il était donc temps de nous mettre en route si nous voulions revenir à Kayes sans trop avoir à souffrir des tornades de l'hivernage; nous ne reprendrons pas, bien entendu, la route du Niger et de Badumbé, déjà parcourue; nous suivrons la piste qui court par les postes nord du Soudan français, Goundam, Sompi, Sokolo, Goumbou, Nioro et aboutit à Médine sur le Sénégal. Cette piste ouvre une communication directe entre Tombouctou et Kayes; elle longe au sud les territoires de parcours des Maures, dont nous avons vu l'une des tribus, celle des Bérabichs au nord du Niger; elle nous permettra peut-être d'entrer en contact plus complet avec ces nomades.

Notre plan ainsi tracé, nos bagages soigneusement répartis en caisses de 25 kilogrammes, dont chacune sera confiée à un porteur indigène, notre escorte de tirailleurs constituée, nous quittons Tombouctou, par une belle nuit de fin avril, bien avant le lever du soleil. C'est ainsi qu'il nous faudra marcher; car nous sommes dans les mois les plus chauds de l'année; dans la journée, le thermomètre monte à l'ombre à 50, quelquefois 51 et 52°; même dans la nuit, aux heures les moins brûlantes de la soirée ou de la matinée, on sent subitement des souffles chauds qui vous enveloppent; on a l'impression de se trouver tout à coup à l'entrée d'un four de boulanger; on halète, les membres brisés, les nerfs tendus; l'esprit, que rien ne distrait dans l'obscurité, rêve à la Patrie, si lointaine, apparaissant comme un séjour très doux, très frais; ce souvenir vous réveille; on presse son cheval, on se secoue,

pris de quelques frissons de fièvre qui vous zèbrent le dos de rapides zig-zags, et, lorsque commence à apparaître à l'horizon d'une dune le globe monstrueux du soleil, on le salue de gaies interpellations, comme, en campagne, on salue l'ennemi dont l'arrivée éclaire la grise monotonie des jours sans combats.

De Tombouctou à Goundam, nous avions eu le rare bonheur de marcher par de magnifiques clairs de lune, qui faisaient miroiter au loin les eaux du Niger ou celle des mares et qui découpaient dans les sables les dessins les plus variés d'ombres pâles et de jaune très clair; nous étions ainsi passés à Tacoubao, au point où quelques années plus tôt avaient été frappés le colonel Bonnier et ses compagnons, et, aujourd'hui encore, aucune impression ne

NOS BAGAGES SUR LA PISTE DE TOMBOUCTOU A NIORO.

nous est restée plus vive que celle que nous éprouvâmes au milieu de ce décor de mimosas et de gommiers, qui, sous les rayons de la lune, striaient la brousse des ombres de leurs branches entre-croisées en croix, en appareils funèbres, tachetés d'un pâle argent; jamais morts ne nous apparurent plus près de nous, que dans le silence de ces solitudes immenses, où l'esprit a une puissance d'évocation qui va jusqu'au mirage et à l'hallucination.

Passé Goundam, poste français construit près d'un village en terre et à la pointe du lac de Télé, la lune nous abandonna et notre route vers les autres postes de Sompi, Nampala, Sokolo, se continua, pendant la première partie des marches, par des nuits obscures. Peu après Sompi, il fallut nous munir de réserves d'eau pour nos étapes, aucune mare n'étant là pour nous en fournir ou celles qui existent étant complètement desséchées; de

temps à autre cependant, sur la piste, un puits a été creusé, quelquefois à une profondeur de 60 ou 70 mètres et on y renouvelle sa provision.

Dans tous ces postes, les Maures affluent, mais à Sokolo, on nous dissuade de pousser quelque pointe vers le nord; les Allouchs viennent d'avoir maille à partir avec la colonie et ce serait aller contre les principes mêmes d'une sage politique que de s'aventurer chez eux sans une escorte assez nombreuse pour les forcer au respect, quoi qu'il arrive.

Toutes ces tribus maures, qui nomadisent entre l'Atlantique et Tombouctou, dans l'Adrar mauritanien, le Tagant, le El Hodh

DEUX ROIS MAURES ET LEURS NOTABLES.

ou l'Azaouad, sont à la fois très turbulentes et livrées à l'anarchie la plus complète; quand elles ne s'attaquent pas aux villages frontières du Soudan, ce qu'elles n'osent plus guère depuis que nous sommes là pour protéger les noirs, elles guerroyent entre elles ou se déchirent en luttes intestines; elles sont une quinzaine de grandes tribus, Allouchs, Meschdoufs, O. Mahmouds, Embarks, Douaïchs, Trarzas, Braknas, Kountas, O. Nacers, etc., et autant de petites tribus, qui déplacent leurs campements dans la zone qui s'étend au sud du désert de El Djouf et que l'on nomme « le Sahel »; mais tous ces groupes donnent eux-mêmes naissance à d'autres groupes et sous-groupes, à tel point que le nombre en

devient infini; ce sont des divisions et aussi des dissentiments perpétuels; dans leurs terrains de parcours, point de centres habités; au nord seulement, en bordure du désert, Araouan, dont nous avons déjà parlé, Oualata, Tichitt, Chinguetti, Ouadan, villages composés de cases très rudimentaires en terre et où les caravanes apportent, pour les échanger entre eux, les produits du Maroc et ceux du Soudan; à l'ouest du « El Djouf » symétriquement aux mines de sel de Taoudéni, se trouvent celles de la

FEMME MAURE.

Sebkha d'Idjill ou Sebkha-el-Khandara (grand lac salé bleu), au débouché des pistes qui du Maroc mènent dans l'Adrar mauritanien. Les Bérabichs exploitaient le sel de Taoudéni, les Kountas exploitent celui de la Sebkha d'Idjil; ce dernier arrive sous forme de barres de 25 kilogrammes dans nos postes de Nioro, Goumbou; les troupeaux, les plumes d'autruche, la gomme de deux grandes forêts situées l'une au nord de Nioro, l'autre au nord de Sokolo, viennent compléter les objets de commerce dont disposent les Maures.

A Goumbou, nous visitons l'autrucherie que la colonie a installée à Karounga, puis obtenons de pousser quelques reconnaissances vers le nord dans la direction de Oualata, au milieu de campements semblables à ceux précédemment vus, dans des terrains de steppes herbeuses, où le soleil de mai a tout dévoré, tout calciné, vidant les mares, dépouillant les arbrisseaux de leur peu de feuilles.

Quand nous quittons Goumbou, dans le courant de juin, en route vers Nioro, éclatent les premières tornades. Ah! combien serait délicieuse la pluie, survenant après six ou sept mois de beau fixe et d'implacable soleil, si elle ne se présentait pas avec des caractères de violence qui font la craindre plutôt que la

LE POSTE FRANÇAIS DE GOUMBOU.

désirer! Malheur au voyageur qu'elle surprend en route, sans abri! La chaleur devient suffocante, l'air irrespirable, l'oppression telle que l'on se sent comme comprimé entre le ciel et la terre; à l'horizon, vers l'est généralement, s'accumulent des montagnes de nuages d'un noir d'encre; ils accourent rapidement poussés par un vent violent, précédés de colonnes de poussière qui tournoient, se précipitent, rasent la brousse, brisent les arbres, décoiffent les cases; bêtes et gens n'ont plus qu'à se terrer dans un pli de terrain, à s'agripper au sol et à attendre. Derrière la rafale, qui passe en tempête et que suivent d'autres rafales, voici quelques larges gouttes de pluie, puis tout à coup un déluge d'eau, qui s'abat en flaques énormes, se rue sur le sol, en fouille les moindres abris, remplissant les mares, les marigots, passe

enfin, laissant à sa suite, en une traînée de durée variable, une pluie semblable à celle des climats tempérés. Alors on respire à pleins poumons, les nerfs détendus, et on reprend la marche, sous un ciel grisaille, sur un sol rafraîchi, détrempé, que quelques heures suffiront à sécher complètement.

Mais si, la tornade terminée, on a à franchir un marigot, on sera souvent forcé d'attendre que la masse d'eau qui s'y précipite en un rapide courant se soit écoulée; ce sera au Sahel une affaire de trois ou quatre heures, à moins que l'on ne préfère se jeter à la nage ou se suspendre, comme le font les indigènes, à une calebasse que tirent à eux deux vigoureux nageurs. L'important, en tout cas,

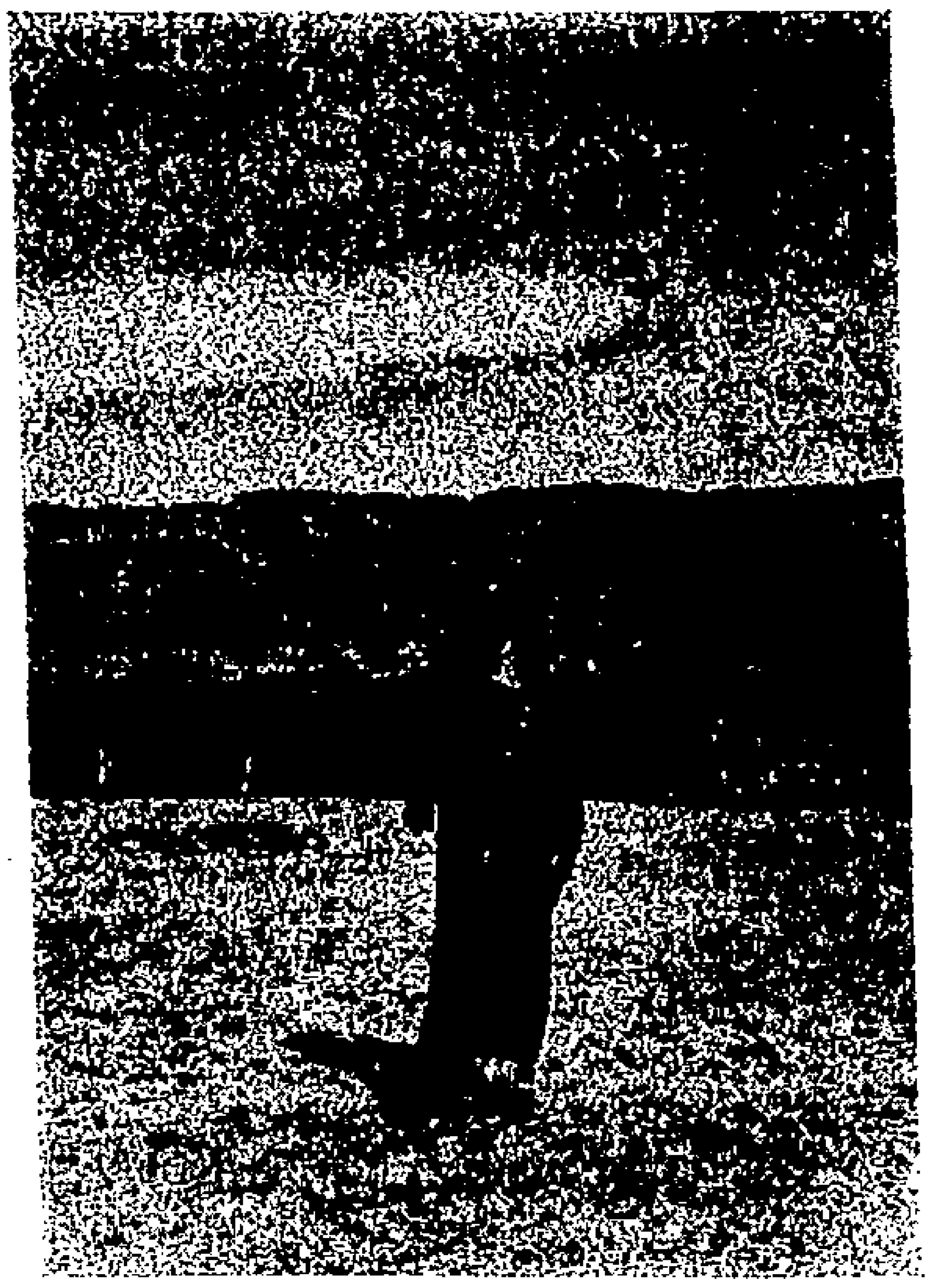
VUE A VOL D'OISEAU DE NIORO.

sera, après tous ces bains successifs, de se réchauffer, de prendre, si on le peut, des vêtements secs sans quoi la fièvre vous saisira vite de ses peu agréables grelottements. C'est ainsi trempés de la tête au pied que nous apparûmes devant Nioro, et jamais poste ne nous parut situé plus à point.

Nioro peut être considéré comme le grand centre de nos relations avec les Maures; c'est le Tombouctou de l'ouest; de Nioro, on gagne l'extrême Sud-Marocain, le cap Juby et l'O. Noun par l'Adrar mauritanien, la Sebkha d'Idjil, le Saghiet et Hamra, sans avoir, à proprement parler, à traverser des zones de désert absolu. La population de la ville, composée de Maures sédentaires, d'Ouoloffs, de Toucouleurs, de Bambaras, de Peuhls, de Sarracolets, s'élève à environ 4,000 âmes; le commerce est actif; les cases en terre,

toutes reconstruites depuis notre occupation, s'alignent en de larges avenues, qui viennent converger sur le poste français; ce poste est installé dans l'ancien *tata* du sultan Ahmadou, vaste quadrilatère, de 200 mètres de côté, entouré de murs hauts de 5 à 6 mètres, larges à la base de 7 à 8, murs construits en pierres venues d'on ne sait où, monument extraordinaire qui a dû exiger les plus longs et les plus pénibles efforts.

Nioro donne l'impression d'une « ville soudanaise » en pleine prospérité, où aucune ruine n'attriste la vue; sa situation peut lui



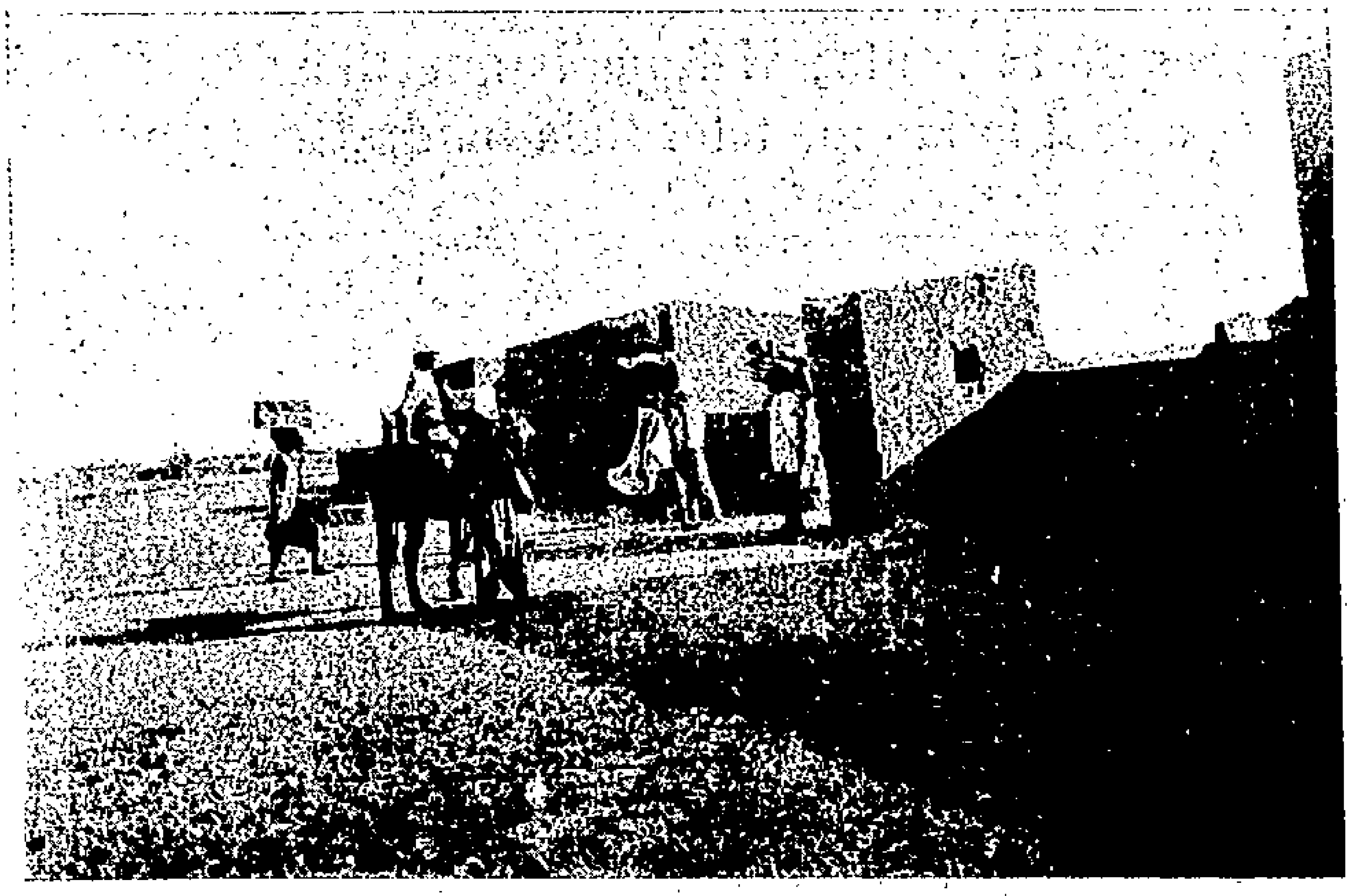
FEMME PEUHLE DE NIORO.

réserver un avenir considérable; nous aurions eu plaisir à y séjourner plus longtemps; mais le temps nous presse et nous repartons pour Kayes.

Maintenant que nous sommes en « hivernage », avec un soleil moins violent, nous marchons à grande journée, matin et soir, bien que la chaleur soit humide et lourde. Cinq jours nous mènent au poste français d'Yélimané, bâti à l'européenne; cinq autres jours nous conduisent sur le Sénégal, à Médine, grande escale où se concentre la majeure partie du commerce avec les Maures, où

du reste les établissements des « blancs » sont nombreux et prospères.

Quelques minutes de chemin de fer nous permettent de gagner Kayes; nous sommes en fin juillet; le fleuve coule à pleins bords; de grands bateaux qui franchissent la barre de Saint-Louis arrivent en ce moment jusqu'à l'ancienne capitale du Soudan et la mettent en communication directe avec Bordeaux; c'est par l'un d'eux que nous rentrerons en France puisque l'horrible fièvre jaune dévaste la côte et nous ferme la route de Dakar.



LE POSTE FRANÇAIS DE YÉLIMANÉ.

Huit jours plus tard, à la nuit tombante, nous passions devant les quais de Saint-Louis, sans atterrir; d'énormes feux flambaient sur tous les points pour épurer l'air; on en apercevait du bord les éclats sinistres; sur les rives du fleuve, la vie, si bourdonnante d'activité il y a quelques mois, semblait suspendue; tous, sur notre bateau, nous regardions tristement la ville, la pensée près de ceux qui y mouraient si vite et si nombreux. Bientôt de violents mouvements de roulis et de tangage nous secouaient; nous franchissions la barre et, quelques instants après, nous voguions vers le large, les yeux toujours fixés sur Saint-Louis, qui disparaissait peu à peu, ne laissant plus apercevoir de temps à autre que de sombres reflets d'incendie.

Pierre Dornin.

CHEZ LES TATARS

DE DERBENT A ÉLISABETHPOL

SOUVENIRS D'UNE MISSION

(FIN[1])

Continuons notre route; visitons le quartier des Juifs de montagnes. Ils parlent la langue tate. Cela tendrait à prouver qu'ils se

JUIFS DE DERBENT.
(Photographie du baron de Baye.)

sont fixés en ces parages avant l'arrivée des tribus turco-mongoles, car les Tates habitaient avant elles les rives de la Caspienne.

1. Voir le numéro d'avril 1901.

Ces Juifs ont pris les vêtements, les mœurs et les coutumes des Tatars montagnards; les femmes se cachent comme des musulmanes. Les Juifs de Derbent sont beaucoup moins intéressants que ceux de Grozny qui, en pays tchetchène, portent le costume et parlent la langue des Tchetchènes.

Par la voie ferrée, ouverte depuis un an à peine, nous franchissons la distance qui sépare Derbent de Bakou. Les gares ne sont pas encore achevées et la première partie du parcours s'opère à travers une contrée très pittoresque.

Nous voici à Bakou. Les sources de naphte, qui sont aussi des sources de millions, en ont fait une cité américaine, où la valeur des gens est cotée à leur avoir.

Nous n'avons pas à hésiter entre les tableaux qui s'offrent à nos regards. L'un représentant la vie brûlante et agitée de gens sortis de partout et n'aspirant qu'à la fortune. L'autre, la vie paisible et dans la note bien orientale des indigènes. Du reste, parler de la « Ville noire », et des richesses qui y abondent, richesses dont l'influence est en général démoralisatrice, serait sortir de notre sujet. Dans ce Bakou international, règnent la fièvre de la spéculation et la soif de l'or. Mais, tout à côté, heureusement, se trouve le vrai Bakou, la ville tatare, moins connue et plus curieuse.

Ses habitants vivent autour de la forteresse, et peuvent voir, aux abords de leur ville, des milliers d'endroits enfumés, noirs et sombres, j'allais dire lugubres, où quantité d'hommes ne sont mus que par l'âpre désir de posséder davantage, et où la richesse s'acquiert comme à un jeu de hasard. Les Tatars n'en restent pas moins fidèles aux traditions de leur race, à leurs coutumes et à leurs mœurs. Il en résulte que la population de Bakou forme deux clans, deux mondes bien distincts et bien tranchés, entre lesquels il n'existe guère de rapports et qui semblent s'ignorer.

Le véritable nom de Bakou est persan : « Ba-de-Koubey », qui signifie, ville exposée au vent. Elle est très bien nommée.

Certains historiens placent l'origine de Bakou au VIe siècle, d'autres au Xe siècle après Jésus-Christ. Les gaz enflammés sortant de terre ont dû attirer l'attention des rois sassanides qui ont établi en Perse le culte du feu[1].

1. On est en droit de supposer que la ville de Bagavane, dont parlent les historiens arméniens de l'époque des Sassanides, occupait la place même où se trouve actuellement Bakou.

Bakou était une colonie persane qui, au XIIe siècle, fut conquise par les Tatars. Depuis cette époque, elle fut gouvernée par des khans tatars, vassaux, soit de la Perse, soit de la Turquie. Ces khans étaient entourés d'une noblesse territoriale, les Beks, et d'une armée. Le régime gouvernemental se rapprochait de la féodalité; cependant, le paysan n'était pas serf, il devait seulement payer l'impôt. Cet état de choses se prolongea jusqu'à la prise de

BAKOU. — UNE MAISON TATARE.

(Photographie du baron de Baye.)

possession de la Russie. Depuis Pierre le Grand, la conquête de la Transcaucasie a été conduite systématiquement, et son annexion définitive ne date que de 1827.

Sur les cent quinze mille habitants, de nationalités diverses, soixante mille Tatars[1] représentent la population aborigène de Bakou. C'est de la ville des Tatars dont nous nous occuperons, et c'est un Tatar qui nous servira de guide.

1. Après les Tatars, viennent les Arméniens, au nombre de 20,000 à Bakou.

J'ai eu la bonne fortune d'en rencontrer un ayant séjourné à Paris, aimant la France et parlant fort bien notre langue. Akhmed-

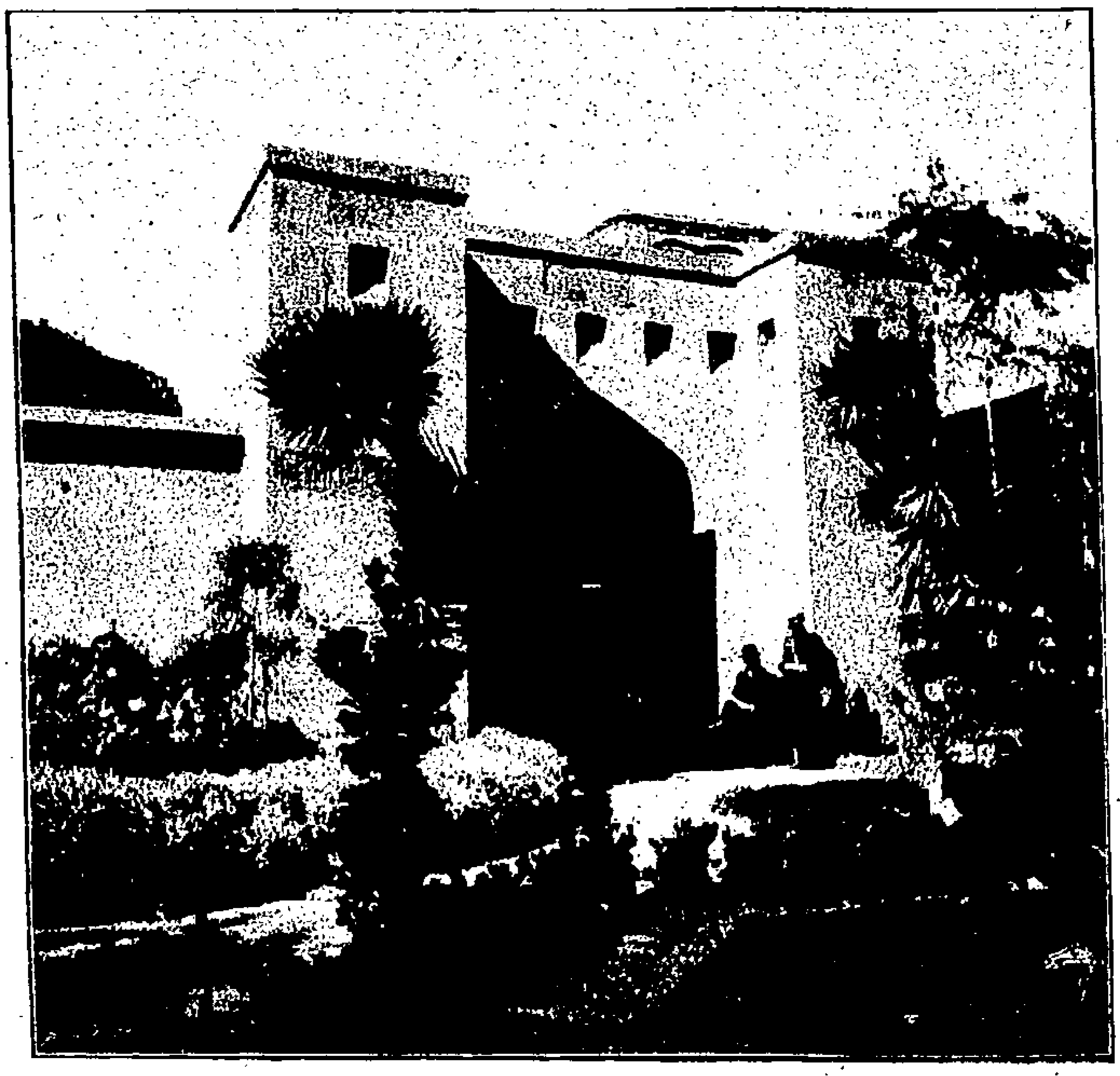
BAKOU. — AKHMED-BEK-AGAÏEFF.

bek-Agaïeff a connu Scheffer, Darmesteter, Taine, Renan, Mme Adam et d'autres encore; il a conservé de notre pays un inoubliable souvenir et m'a fourni de précieux documents sur ses compatriotes.

De hautes murailles en pierre[1] entourent l'ancien Bakou, situé sur les pentes d'une colline dont le sommet est couronné par la forteresse et la base baignée par la mer.

Des quais, la vue embrasse un ensemble imposant. Avant de pénétrer dans cette enceinte, admirons le jardin de la ville, qui est un petit prodige sur ce sol privé de toute végétation.

Puis nous passons devant une création datant d'hier. A peine



BAKOU. — LE JARDIN DE LA VILLE.
(Photographie du baron de Baye.)

achevé, un grand édifice étend sur la rue Nicolas sa longue façade, d'un style oriental modernisé. Cette construction coûtera cinq cent mille roubles, sans compter le prix du terrain qui, là-bas, se vend à des prix très élevés.

L'idée qui a inspiré le généreux donateur, et le but qu'il s'est proposé, méritent une mention. M. Taguieff, un Tatar enrichi

1. Dont la longueur est de 920 sagènes.

par le naphte, est un des rares, parmi les richards de l'endroit, qui fasse bénéficier la localité de la fortune qu'il a conquise.

BAKOU. — HADJI ZEYNAL ABDIN TAGUIEFF.

Parmi les bienfaits, qu'il répand si largement, il a voulu, lui mahométan, fonder à Bakou une école pour les jeunes filles

mahométanes. — L'idée est bien moderne, bien intéressante, bien suggestive. Elle n'a pas été sans soulever de difficultés.

L'opinion publique et musulmane a exigé que l'école ne reçût que des internes, que l'accès en fût strictement interdit aux hommes, que les jeunes filles ne sortissent pas autrement que voilées et, enfin, que le personnel enseignant fût exclusivement féminin. Par contre, les professeurs peuvent appartenir à n'importe quelle religion, à n'importe quelle nationalité.

Du présent, passons au passé. Nous voici au pied d'une tour du XIIIe siècle, qui s'élève hardiment et domine toute la ville[1]. Elle est connue sous le nom de Tour de la jeune fille (Kyz-Kalaci)[2].

Une légende locale en raconte l'origine tragique.

« Dans les temps reculés, sur les rives de la *Caspienne*, existait une principauté dont le nom s'est perdu dans les siècles des siècles. On sait seulement que cette principauté forte et riche était gouvernée par un souverain sage, juste et accessible à tous.

« Le souverain augmentait les richesses de son pays du butin rapporté de lointaines expéditions. Bon envers les faibles, sévère envers les forts, en temps de paix, il apaisait toutes les querelles.

« Les mosquées se remplissaient d'offrandes lorsque le khan revenait de ses conquêtes.

« Le Tout-Puissant a récompensé le vieux khan en lui donnant de beaux fils, de belles filles, et le cœur du guerrier s'adoucissait par les caresses de ses enfants. Etincelante de beauté comme la nuit du Midi, sa fille cadette surpassait ses sœurs par son éclat incomparable.

« Les années s'étaient succédé et, fatigués, le corps et l'esprit du khan exigeaient le repos. Sa tête avait blanchi, la flamme ne brûlait plus en ses yeux éteints. Déjà, il attendait la mort prochaine comme un don de Dieu. Mais l'enfer veillait et préparait l'attaque.

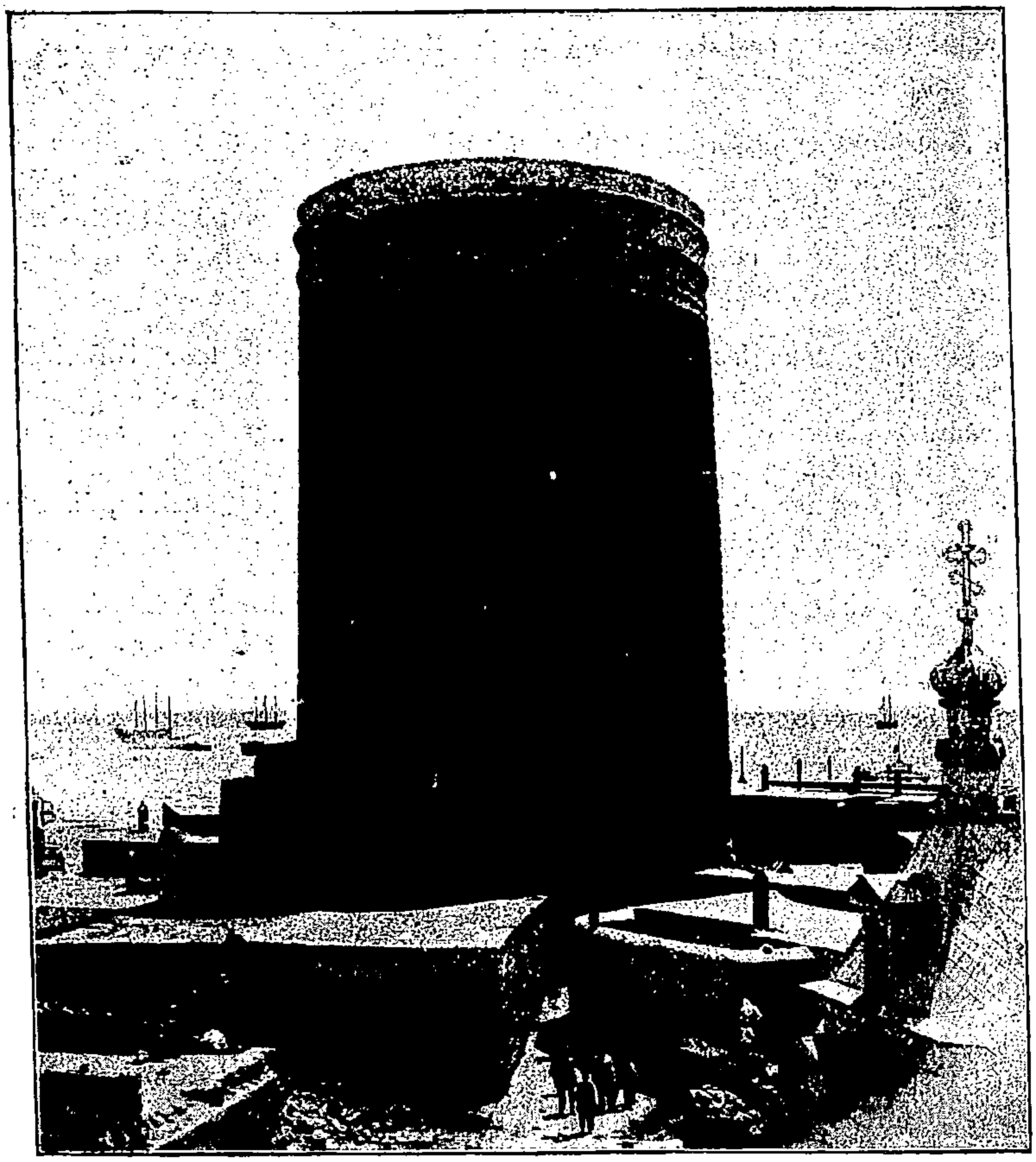
« Bien proportionnée, élancée comme une palme, belle comme un lys, bonne comme un ange, resplendissante comme le mois de mai, aujourd'hui triste, demain rayonnante de joie, Zayre florissait, admirée dans toute la contrée. Jeunes et vieux, tous aspiraient à sa main, comme on aspire au paradis.

« La jeune Zayre ne voulait pas quitter sa famille pour suivre un mari. Son âme n'était pas ouverte aux passions terrestres, elle chérissait unique-

1. Cette tour mesure un diamètre de 8 sagènes et une hauteur de 20 sagènes.
2. Le nom local de la tour de la jeune fille est Kyz-Kalaci. La légende qui y est relative paraît très ancienne, car il en est fait mention dans les plus vieux manuscrits.

ment sa chère liberté. Entourée de jeunes belles, ignorant les larmes, elle vivait dans un monde de visions et de rêveries.

« Une fois, la princesse dansait devant le khan... Alors que tous les yeux étaient fixés sur elle, un mouvement involontaire fit tomber sa tchadra sur le sol. Tous virent disparaître de la salle la belle Zayre plus prompte qu'une



BAKOU. — LA TOUR DE LA JEUNE FILLE.

biche. Un profond malheur avait pénétré le cœur du khan, percé d'une passion criminelle.

« En vain, la malheureuse princesse, joignant les mains, menaçait son père de la malédiction du ciel; en vain, haïssant l'heure de sa naissance, elle adressait au Créateur de ferventes prières. Le père ne voulait rien entendre, sa tête était en délire et il annonça qu'il la prendrait pour femme.

« Je connais ton inflexible volonté! dit enfin Zayre à son père. Je t'obéirai; mais, ô mon père, je te supplie d'exaucer ma prière. Construis pour moi, sur le bord de la mer, un palais qui la domine entièrement et où personne ne puisse me voir.

« Là, j'enterrerai mon profond malheur, je raconterai ma tristesse à l'onde taciturne et, peut-être cette immense mer rendra-t-elle le calme à ta pauvre femme! Puis elle se tut, son regard s'alluma d'une étrange et audacieuse flamme, qui s'apaisa aussitôt.

« Sept jours se passèrent, et, des ondes bleues, une haute tour s'éleva vers les cieux. Le caprice que Zayre mettait pour prix à sa désobéissance était exaucé. Alors le soleil se leva pour être une dernière fois le témoin du chagrin de l'enfant et pour tarir ses larmes. Au jour de la fête nuptiale, le khan, Zayre et les nobles se rassemblèrent.

« Stupéfiés, tous les invités admirent, du haut de la tour, l'admirable contrée; ils voient étinceler au loin les neiges du Kazbek et, à leurs pieds, s'étendre à l'infini et se perdre dans l'horizon la bruissante Caspienne, qui ne se tait jamais.

« Puis, ils contemplent la nature immense, se déroulant au loin, éblouissant leurs regards de ses brillantes couleurs.

« La fête nuptiale atteint son apogée. Les boissons coulent à flots dans les coupes. — Les mets se succèdent sans interruption. Les invités remplissent le palais de leurs acclamations, de leurs chants. La lumière de l'aube va bientôt éclairer le ciel. — La fête touche à sa fin... Alors Zayre s'adresse à son père.

« Pardonne-moi, mon père, de t'avoir trompé en te disant que je serai ta femme. Puisque ta conscience s'est endormie... puisque tu n'es pas touché par ma mélancolie... ne m'accuse pas. Je préfère mourir que de t'aimer.

« Avec un regard plein de tristesse dans les ondes tumultueuses, elle se jeta de la haute tour. La mer la reçut dans ses embrassements, et les vagues la préservèrent du malheur pour toujours. En vain le khan espère le sauvetage de sa fille. Ce que la mer a pris, elle ne le rend jamais!

« Des siècles ont passé. Le drame a été oublié. La nuit, au sommet de la tour, brûle une flamme. Pendant les nuits de tempête, comme une étoile conductrice, cette lueur brille parmi les sombres nuages et console le cœur du marin. Celui-ci, n'ayant plus peur, demeure ferme, le gouvernail en main, et son bateau fend les ondes pareil à un ouragan.

« Connaissant la légende, les habitants de la côte prennent Zayre en pitié et blâment le khan; lorsqu'ils entendent le mugissement du vent, ils prétendent que l'âme de Zayre verse encore des larmes.

« En souvenir de ce terrible drame, ce monument est appelé *la Tour de la Jeune fille.* »

La poésie qui se dégage de cette légende vous fera m'excuser de l'avoir dite tout au long.

Maintenant, reprenons notre itinéraire. Par la grande entrée, percée de deux portes cintrées, pénétrons dans le vieille enceinte, engageons-nous dans les *tiomny ridy*, c'est-à-dire dans les sombres galeries du bazar. On se croirait en Perse. A droite et

BAKOU. — ENTRÉE PRINCIPALE DU PALAIS DES KHANS.

(Photographie du baron de Baye.)

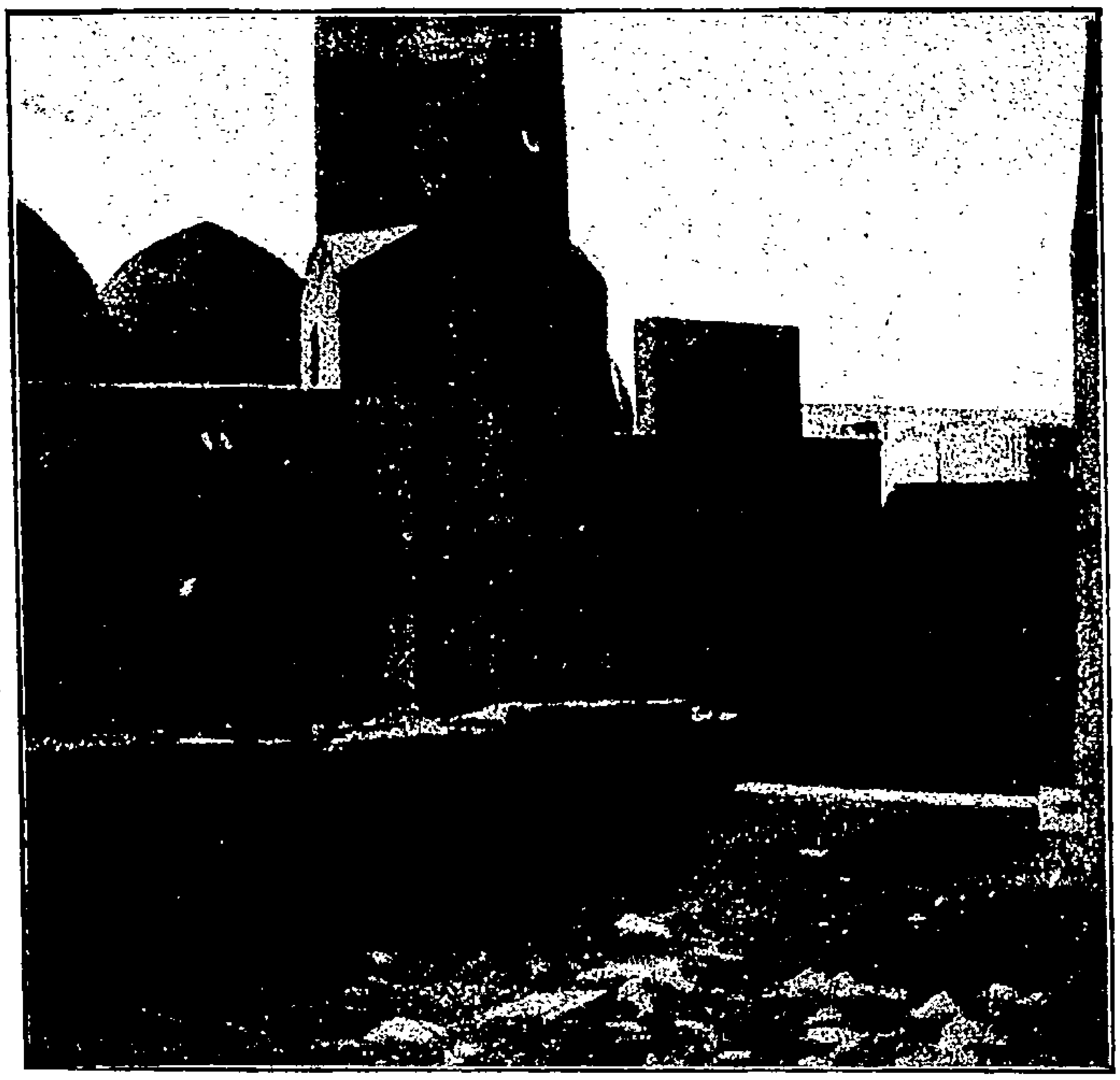
à gauche, les tapis s'étalent, les armes pendent aux étalages, les orfèvres du Daghestan niellent l'argent, et ceux du pays émaillent l'or.

Mais nous voici devant une enceinte fortifiée et gardée par des sentinelles. On ne peut pénétrer dans cette citadelle sans la permission du général commandant la place. Là se trouvent réunis les restes historiques du passé de Bakou : le palais des khans, plusieurs mosquées, la cour de justice et un curieux édifice qui

tombe en ruine. Grâce à une autorisation spéciale, j'ai pu examiner ces monuments et même y pénétrer.

Le palais des anciens Chirvan Schah est converti en magasin de matériel militaire; c'est un bon spécimen de l'architecture persane au xv[e] siècle. De la cour du palais, on pénètre dans un labyrinthe de chambres servant au harem.

Le premier étage se compose des salles de réception et des



BAKOU. — LES MOSQUÉES DE L'ANCIEN PALAIS DES KHANS.

(Photographie du baron de Baye.)

appartements du schah, lesquels s'appelaient *Andéroun*. La cour domine la mosquée consacrée jadis aux offices funèbres pour la famille du khan. Son portail disparaît sous une dentelle de pierres et sa coupole, en briques, ruisselle d'émail bleu. Le minaret s'élance dans les airs, à côté de la mosquée de la famille princière [1].

1. Cette mosquée, Koudaïar Mesjîdi, d'après une inscription, aurait été construite l'année 471 de la guidjera, c'est-à-dire 1078 après J.-C.

Du coté sud, près du palais, se trouve un monument, auquel on donne improprement le nom de bains, mais qui était peut-être tout simplement une autre mosquée. A cet édifice est adossé un autre plus petit, de forme octogone, surmonté d'une toiture pyramidale, éclairé par de petites fenêtres, percées dans une seule pierre et de façon à figurer une grille.

Communiquant intérieurement avec le bâtiment voisin, cette

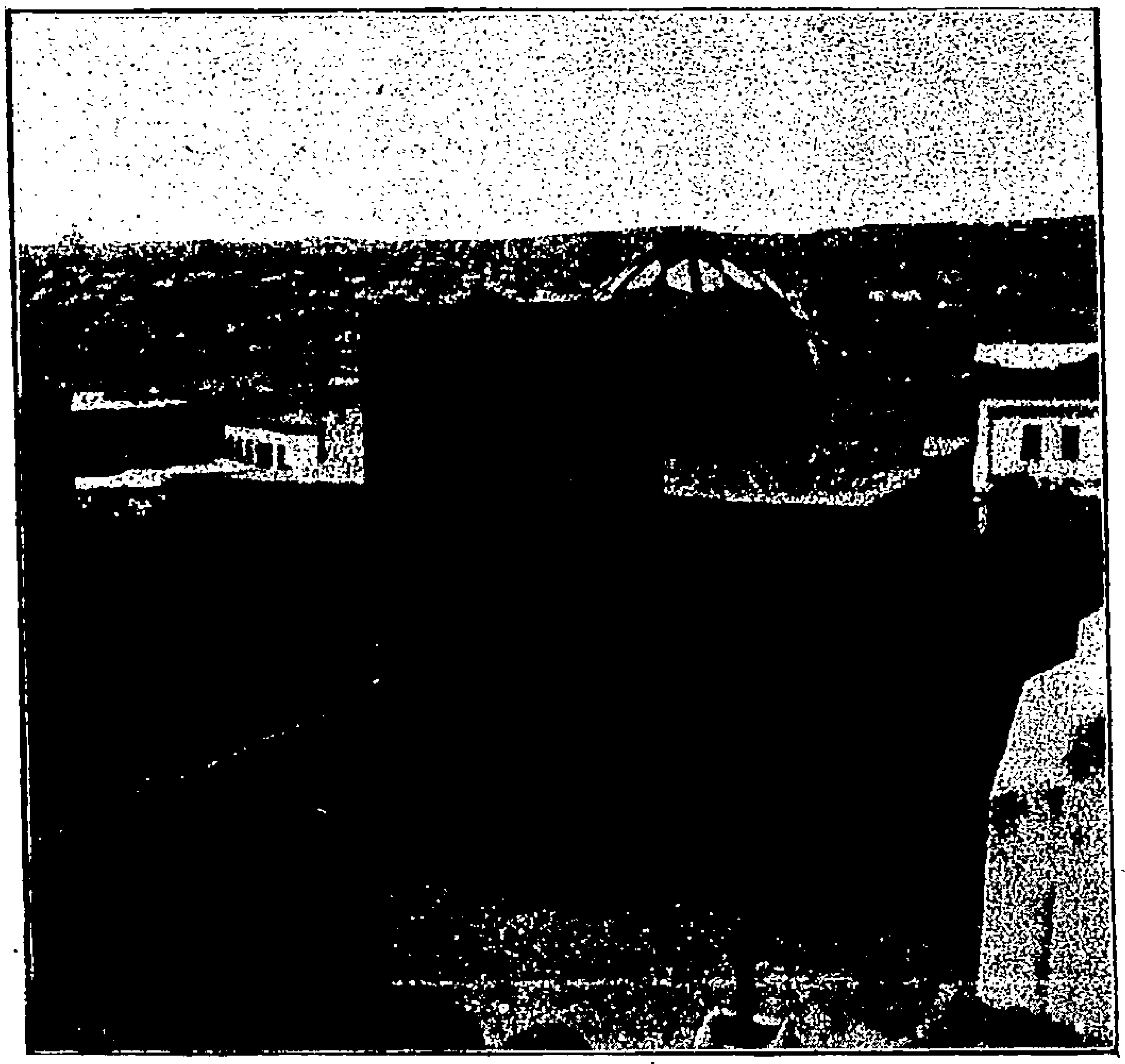
BAKOU. — MONUMENT DANS L'ENCEINTE DU PALAIS DES KHANS.

(Photographie du baron de Baye.)

annexe se compose d'un rez-de-chaussée, élégamment voûté, et d'une crypte, où j'ai pu me faufiler en rampant et constater la présence d'un ossuaire. Bien que la chute des pierres ait endommagé les squelettes, je suis parvenu, non sans peine, à retirer quelques crânes bien conservés.

Une troisième cour s'ouvre sur celle du palais. Elle renferme le plus curieux vestige architectonique de Bakou. C'est le *Divan Khané*, salle d'audience et palais de justice à la fois. Au milieu d'une

enceinte carrée, entourée d'une galerie voûtée supportée par des arcatures reposant sur des colonnes (on dirait un cloître), se trouve le *Divan Khané*. Un portique, admirablement sculpté, donne accès dans le vestibule de la salle octogonale où le khan recevait en audience publique, s'occupait des affaires de l'État, paraissait avec sa cour, et faisait aux ambassadeurs de solennelles réceptions. Autour de cette salle règne une galerie formée d'arceaux reposant

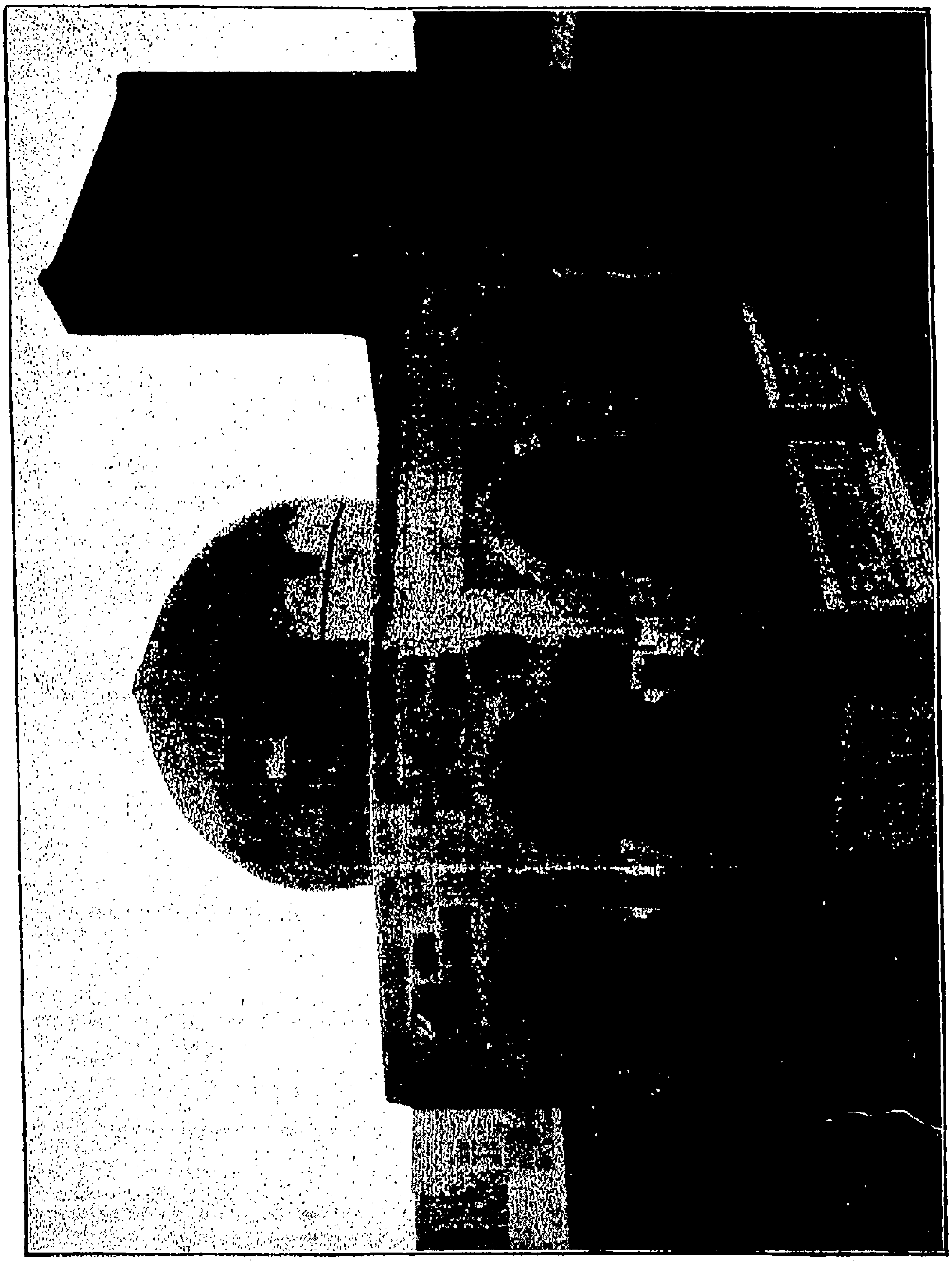


BAKOU. — LA MOSQUÉE FUNÉRAIRE.
(Photographie du baron de Baye.)

sur des colonnes; et sous cette galerie ouverte, le prince était visible pour tout le peuple remplissant la cour. Au centre de la salle octogonale, sur le sol, s'ouvre une cavité entourée de pierres taillées. Autrefois un jet d'eau en jaillissait, mais les chercheurs d'émotions ont voulu y voir une trappe par laquelle on précipitait les patients dans un horrible souterrain, pour les soumettre aux plus affreuses tortures.

Tous les souvenirs du Bakou asiatique doivent être conservés; car le Bakou cosmopolite tend à les faire disparaître.

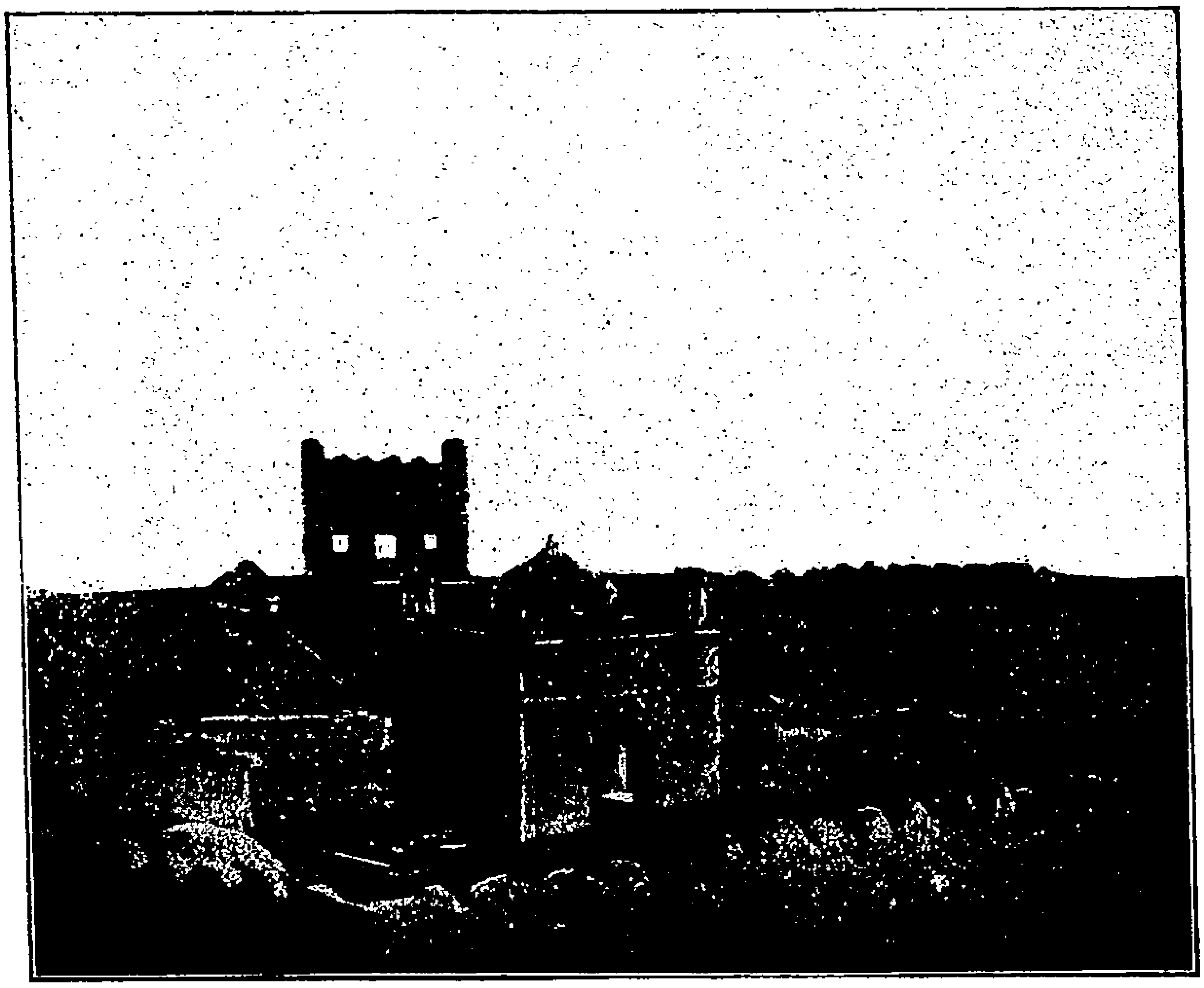
Je serais taxé d'oubli, à juste titre, si je ne disais pas avoir fait, avant de quitter Bakou, l'excursion, plus obligatoire qu'intéres-



BAKOU. — LE PALAIS DU DIVAN KHANÉ.

sante, au village Soura Khané qui est à 19 verstes de la ville. Là, se trouve un *atèchga*, c'est-à-dire un temple des adorateurs du feu.

Si cet édifice remontait aux temps antérieurs à l'introduction de l'islamisme dans la contrée, il serait assurément bien intéressant, car à l'époque des Sassanides, le culte du feu devait y être en honneur. Mais l'inscription en caractères sanscrits, qui surmonte l'autel où brûlait le gaz émanant de la terre, nous apprend que le monument a été construit en 1866 de l'ère indienne, c'est-à-dire en 1810 après J.-C. Un orientaliste russe, M. Bérésine, qui a



PRÈS BAKOU. — LE TEMPLE DES ADORATEURS DU FEU.

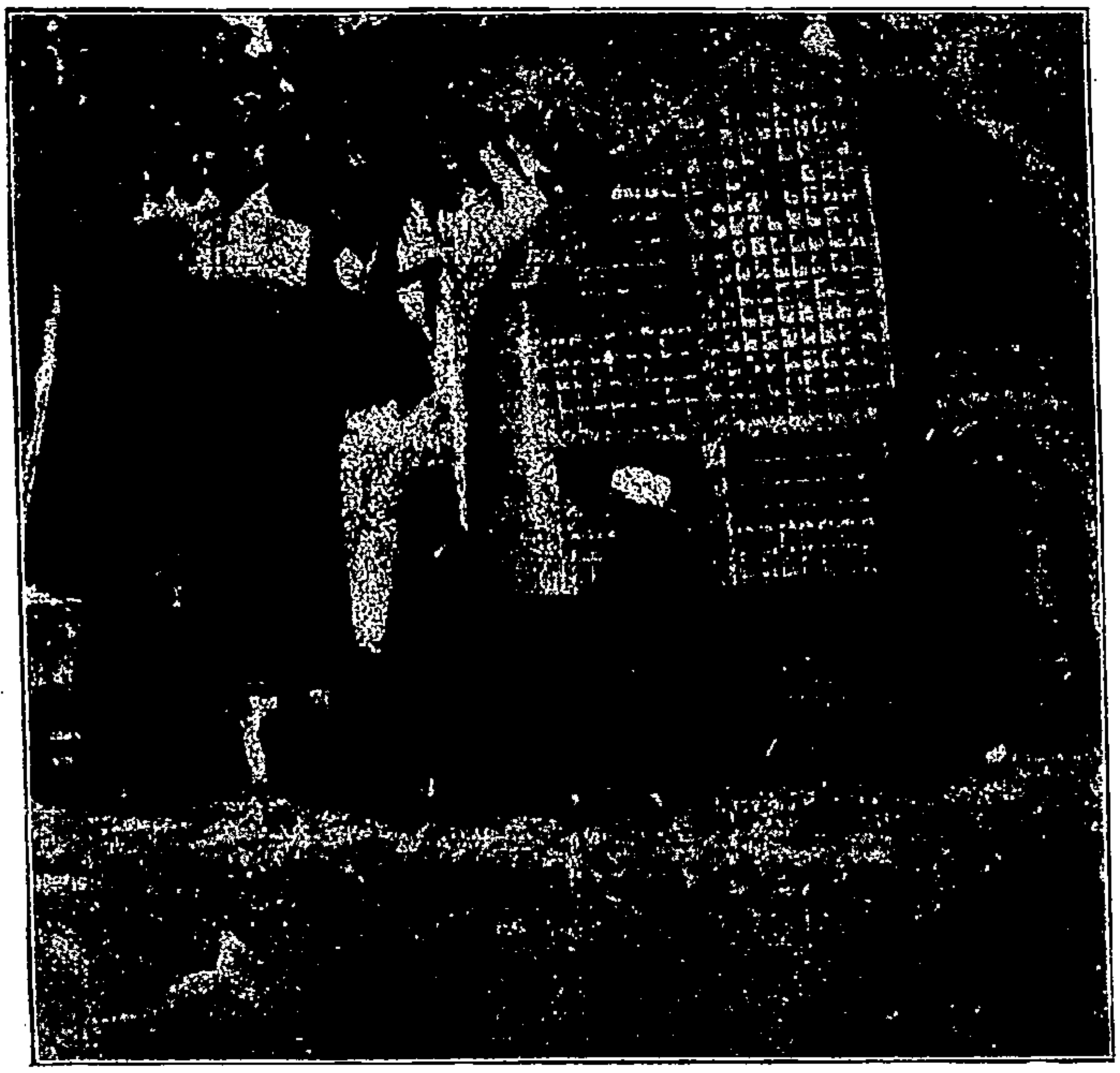
fait le voyage en 1842, raconte qu'il existait alors quelques rares moines parsis dans ce couvent.

Les moines sont morts et, pour entretenir la curiosité des visiteurs, on a disposé quelques conduits par lesquels le gaz inflammable sort du mur, de chaque côté de la porte d'entrée, où il brûle, pour la grande joie des voyageurs.

Passons de Bakou à Elisabethpol. Cette ville est peuplée de trente-trois mille habitants, dont dix-huit mille mahométans, et

quinze mille Arméniens. Dans le livre de Zoroastre, il est fait mention de Ganzag, qui n'est autre que Guendja[1], nommé par les Russes Elisabethpol. L'ancienne cité faisait partie du pays qu'on appelait le paradis des Aryas.

Elisabethpol n'est pas un paradis, mais ressemble à un vaste jardin de 14 kilomètres carrés. C'est en novembre que j'ai visité cette ville. Les énormes platanes séculaires, chantés par Lermon-



ÉLISABETHPOL. — DANS LA COUR DE LA MOSQUÉE.

(Photographie du baron de Baye.)

toff, avaient leur parure automnale de feuilles d'un rouge fauve, pareil à la nuance que la teinture donne aux barbes des vieux Tatars. Partout l'eau coule, rapide et bruissante, de jardins en jardins, dont les arbres fruitiers sont encore verts. Ces jardins, à la végétation exubérante, sont enclos de murs de pisé, ou de haies d'épines enchevêtrées. Au delà est une zone nue comme un

1. De *guen*, endroit spacieux; *dja* est un suffixe.

désert, et au fond s'élèvent des montagnes couvertes de neige qui prennent des reflets nacrés, à la tombée du jour.

Guendja existait dès le XI[e] siècle, lors du règne de Guizil-Arceylan; mais elle se trouvait à quelques verstes de la place qu'elle occupe aujourd'hui. Au XIII[e] siècle, elle tomba au pouvoir des Turco-Mongols, pour passer ensuite sous la domination persane et y demeurer jusqu'en l'année 1804. Alors l'armée russe, com-

ÉLISABETHPOL. — TATAR SOUS UN PLATANE, DANS LA COUR DE LA MOSQUÉE.
(Photographie du baron de Baye.)

mandée par le général Tsitzianoff, prit Guendja qui reçut, en l'honneur de l'épouse d'Alexandre I[er], le nom d'Elisabethpol.

Cette ville est, justement, réputée très insalubre. La fièvre y règne en permanence. La maladie locale, nommée « godowik », tend à disparaître. C'est une sorte d'abcès qui affecte généralement le visage et qui dure environ une année. On a rapproché ce mal du bouton d'Alep.

Le seul monument digne d'être mentionné est la mosquée con-

struite par le schah Abbas en 1607[1]. On entre dans la cour par une porte monumentale, flanquée de deux minarets; quant au temple lui-même, il n'est pas bien remarquable. Au mur d'enceinte sont accolées des cases affectées à divers usages, et au pied des vieux platanes, odieusement privés de leurs grosses branches, on se réunit. Là, sont concentrées les manifestations de la vie publique, tandis que, au bazar, situé sur la grande place, vis-à-vis de la mosquée, s'agite la vie commerciale, toujours à l'ombre des platanes.

Près d'Elisabethpol, non loin des ruines de l'ancienne Guendja, la mosquée, dite mosquée Verte, à cause de son revêtement de briques émaillées, mérite d'être visitée. Les vivants y accourent de loin en pèlerinage; et les croyants, avant de mourir, demandent à être enterrés en ce lieu saint. Aussi, les tombeaux sont-ils nombreux autour de la mosquée qui contient elle-même le monument funéraire d'Ibrahim, descendant de Mahomet[2].

Les relations de la Russie avec la Transcaucasie ont commencé au xe siècle. Alors, Russes et Warègues apparaissent sur les rives de la Caspienne. Les écrivains arabes datent de 914 leur première incursion; ils les nomment « Rouziki ». Comme un tourbillon, ils se répandirent le long de la mer, jusqu'à la capitale de l'Albanie, « Akwan », dont il ne reste plus maintenant que le village « Berda », dans le gouvernement d'Elisabethpol.

Guendja donna le jour au célèbre Nizami, poète mystique du xe siècle, auteur d'une œuvre intitulée « Skender Namé ». Ce poème a été conçu dans un esprit de vengeance contre les aventuriers russes qui pillaient les rives de la Caspienne, et s'avançaient jusque dans les terres composant aujourd'hui le gouvernement d'Elisabethpol. Cette fiction en vers raconte les conquêtes d'Alexandre le Grand en Asie, et son arrivée dans le pays de Berda. Là, régnait une belle princesse; le monarque victorieux l'admire, lui laisse le pouvoir et les honneurs; puis, se dirige vers les Indes. En route, il apprend que les Russes sont arrivés jusqu'à Berda, l'ont pillé, et ont emmené avec eux la belle princesse. Alexandre, irrité, marche sur la Russie. Grecs et Russes se rencontrent à l'embouchure du Volga. Parmi les Russes se trouvait un bogatyr

1. Par l'architecte Scheik-Baga-Ouddine; cent quatre-vingt-treize ans après sa destruction, cette mosquée fut restaurée par le khan de Karabah.

2. Le saint personnage enterré dans la mosquée Verte est le descendant du saint Zeid, fondateur de la secte chiite Zeidié (IIIe siècle de l'Hedjir).

ou héros fabuleux. Telle était sa force, qu'il tuait à la fois des centaines d'hommes. L'armée d'Alexandre allait succomber, lorsque lui vint l'heureuse pensée de corrompre le bogatyr par de riches présents. Celui-ci passa du côté des Grecs, qui furent victorieux, recueillirent de nombreux prisonniers et un riche butin, et délivrèrent la belle princesse.

Il est bien curieux de découvrir dans des textes tatars du

ÉLISABETHPOL. — UN TATAR.

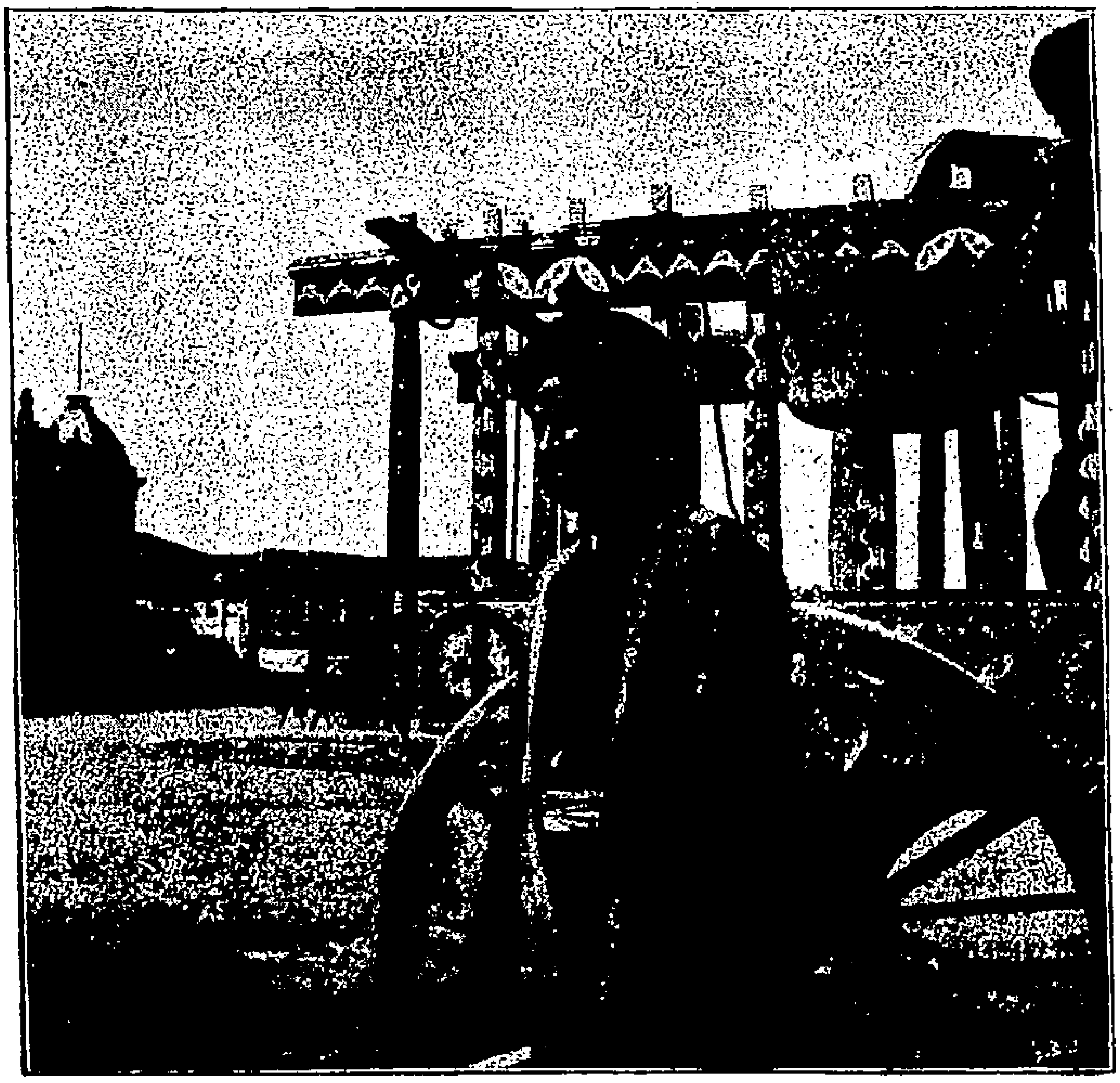
(Photographie du baron de Baye.)

x^{e} siècle, la mention de la présence des Russes en ces lointains parages, et l'existence de ces bogatyrs chantés dans les bylines. Les descendants des Russes d'alors devaient, neuf siècles plus tard, revenir là, avec les mêmes tendances de race, et non plus en aventuriers, mais en civilisateurs, asseoir leur puissance expansive et étendre leur influence grandissante jusqu'à la Perse.

Parlons maintenant des Tatars Aderbaidjan. Ce sont des Turcs, plus ou moins iranisés selon les localités. Tauris se trouve au

centre de leur aire géographique. Dans la Transcaucasie russe, ils sont répartis dans les gouvernements de Bakou, d'Elisabethpol et d'Erivan. Derbent est la limite septentrionale de leur habitat. Ils parlent une langue turco-tatare qui leur est propre; ils comprennent le turc osmanli, mais n'entendent ni la langue des Tatars de Kazan ni le persan.

Les Tatars de Bakou descendent de tribus turques venues dans ce pays à l'époque des invasions et pendant la domination des



BAKOU. — UN TATAR ET SA CHARRETTE.
(Photographie du baron de Baye.)

princes Sedjouks, Mongols des tribus des noirs et des blancs moutons, des Turkmens et des Seffërides. Ces divers peuples se sont mélangés et ont formé une langue qui tient le milieu entre la langue des Turcs Osmanlis et celle des Koumyks et des Nogaï.

Aussi, au gouvernement de Bakou, trouve-t-on, auprès d'individus à pommettes saillantes, aux yeux bridés du type mongol, les plus beaux spécimens du type indo-européen. En voici un échantillon, c'est un mollah tatar.

La race iranienne, dès le VI[e] siècle, s'était répandue sur les rivages de la Caspienne, et ce n'est que plus tard qu'arrivèrent les Turco-Mongols, apportant un nouvel élément ethnique.

Les Tatars Aderbaidjan sont chiites. Leurs mœurs, leurs tendances, leurs habitudes, leurs croyances populaires sont empruntées aux Persans. On les traite trop généralement et trop légèrement de barbares et de brigands; c'est une erreur, ou au moins

BAKOU. — UN MOLLAH TATAR.

(Photographie du baron de Baye.)

une exagération. On trouve en effet parmi eux des gens cultivés qui ont une tournure d'esprit, une littérature, des chants empreints d'un caractère propre à leur race et qui ne manque pas de charme. Intelligents, fins, enjoués, mordants dans leurs satires, leurs épigrammes et leurs critiques, ils sont même parfois assez réalistes. Mais, à côté de cela, quels sentiments élevés, délicats et poétiques dans leurs pastorales! Leurs chants d'amour se terminent par une plainte langoureuse, qui en est le cachet oriental :

« Le livre de ton destin est comme un jardin de rosiers. Ouvre-
« le et lis-le. — Dans ce jardin, les larmes du rossignol font
« fleurir les roses. »

A en juger d'après leurs mœurs, on croirait volontiers que, chez les Tatars, la femme, qui apparaît toujours voilée et qui semble reléguée au second plan, n'est guère l'objet de leurs préoccupations. Cependant, Waguiff, un de leurs poètes en renom, a

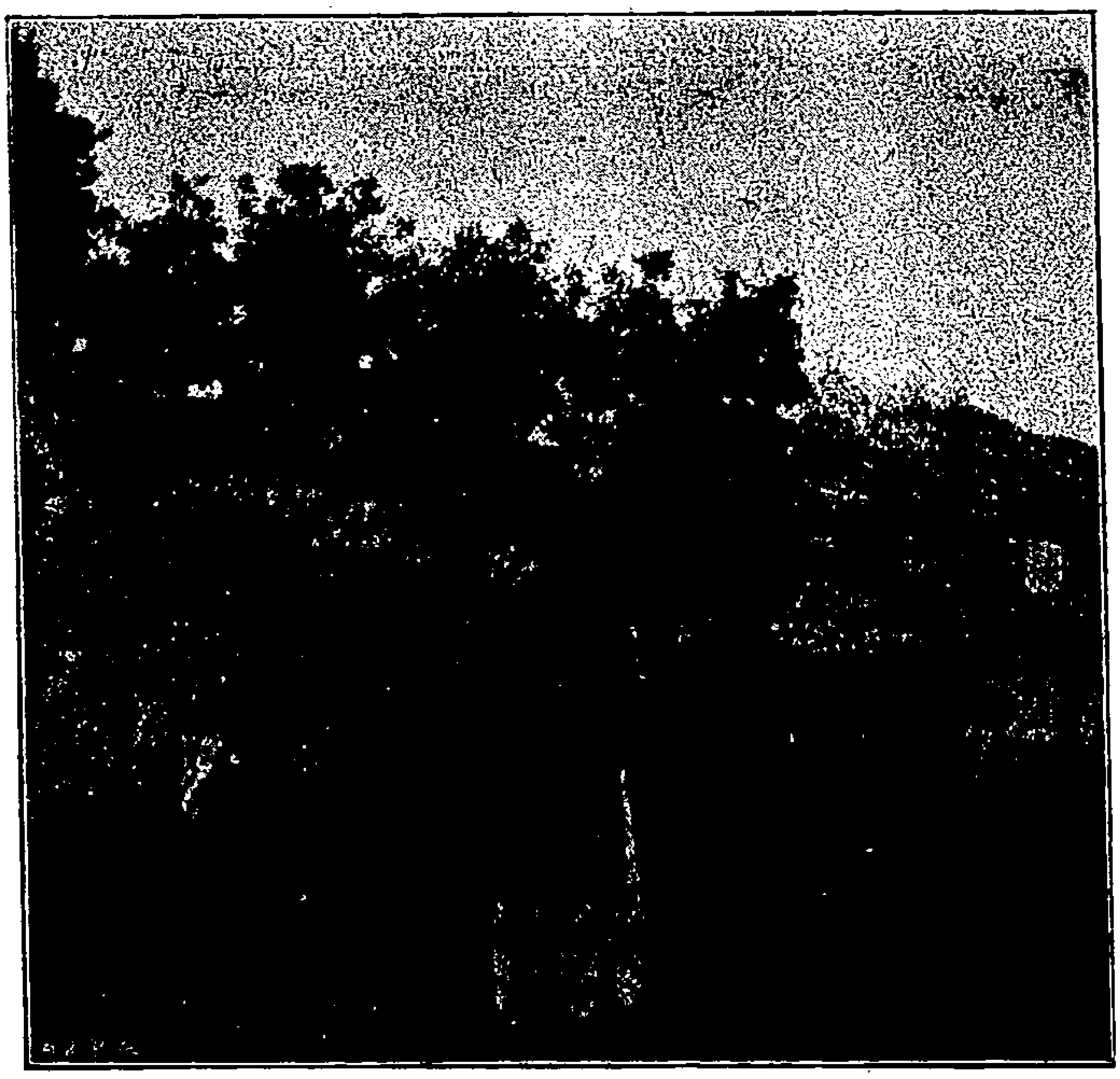
BAKOU. — FEMME TATARE.

(Photographie du baron de Baye.)

fait le portrait de la femme méchante et laide, puis celui de la femme belle et bonne. Nous en donnerons quelques extraits pour montrer comment ce peuple conçoit la beauté jointe à la bonté, et la laideur jointe à la méchanceté.

« Je décrirai la femme laide et mauvaise. — La femme dont le mollet est mou et le pied grand. La femme qui ploie le genou quand elle marche, la femme dont les hanches maigres font saillie quand elle se lève. La femme qui a une démarche sautillante, qui rit dès le lever du jour, qui ne respecte

pas son mari, qui s'assied comme les buffles s'étalent. La femme dont les yeux sont gris, qui a les cheveux en désordre, dont la tête sert de caravansérail aux insectes, qui a les lèvres fuyantes, dont les dents sont rares, dont les mains sont toujours enduites de pâte, et les ongles noirs. La femme qui, dès son lever, fronce le sourcil et, à la moindre observation du mari, a recours aux pierres du foyer. La femme que le mari est constamment obligé de chercher chez les voisines et qui transforme pour lui les douceurs de la vie en poisons. »



ÉLISABETHPOL. — FEMME TATARE ALLANT PUISER DE L'EAU.

(Photographie du baron de Baye.)

Waguiff dit qu'avec une telle femme, la maison ne sera jamais florissante, que le chien y mangera tout le lait, le beurre et le fromage.

« Évitez autant que possible, dit-il en terminant, la femme aux jambes longues et au corps maigre. C'est une douleur sans remède. »

Du même poète, voici un portrait de la femme belle et bonne :

« Sa peau est immaculée, son visage est semblable à une pêche. Sur un fond blanc, sa joue rougit comme la tulipe.

« Heureuse la tribu qui te possède; elle est un parterre dont tu es la rose. A une telle beauté, sied bien une couronne de voiles transparents. Les boucles de tes cheveux sont noires, tes yeux de jais ont l'aspect de la fleur du narcisse. Ton cou élancé et gracieux a la blancheur de l'émail. La plus belle parmi les blondes naïades n'est pas digne de laver tes pieds d'une forme exquise.

« Le matin, tu souris comme la fleur à l'abeille au lever du soleil. Quand tu parles, tu baisses les yeux comme la fleur du jasmin. Tu rendras heureux celui qui te possédera, car l'obéissance, la pudeur, la gaîté s'harmonisent à ta beauté.

« Je ne changerais pas le sourire d'une telle femme contre toutes les richesses de l'Égypte. C'est une gazelle qui réjouit le regard et apaise l'âme par la grâce de ses mouvements. »

Ces peintures de femmes tatares, par un poète tatar, ne manquent pas d'intérêt. Mais, ce qui m'a frappé, c'est que ces musulmans ont des chants pour célébrer la femme chrétienne[1]. Par exemple :

« La fille chrétienne sort de l'église avec coquetterie, fière, riante, sans crainte. On dirait une reine vêtue de brocart. Elle brille, pareille au soleil, et son éclatante beauté aveugle les assistants. Qui la voit une seule fois renonce à la religion de ses ancêtres. Elle éblouit comme les houris et les fées habitant le paradis. Elle a délicatement soigné ses cheveux qui exhalent le parfum de la violette. Son visage, son cou, ne sont pas cachés sous des voiles. Regardez donc son menton, sa taille, sa sveltesse, ses sourcils; ses yeux sont des pièges où périssent notre foi et notre religion.

« Son corps, pareil, par sa délicatesse, à la feuille de rose, émerge de l'échancrure du corsage comme une fleur de jasmin.

« Ses dents sont des perles, ses lèvres des agates. Qui voit une seule fois une telle créature n'aura plus le désir d'aller à la mosquée, mais se dirigera toujours vers l'église.

« Je la contemplai une fois, ô mon Dieu! et mon cœur eut un mouvement de détour de La Mecque vers Jérusalem.

« Il ne me reste plus qu'à inonder Tiflis de mes larmes ou bien à me rendre au sanctuaire chrétien pour accepter la Croix. »

Je citerai encore un autre morceau, qui, sous l'enveloppe d'un conte enfantin, cache des idées suggestives :

« Le coq a trouvé une menue monnaie; il s'envole sur le toit, et crie de toutes ses forces : *J'ai trouvé une monnaie, Cocorico !*

« Le schah ordonne de prendre la monnaie au coq : celui-ci, de nouveau s'envole sur le toit en criant plus fort : *Le schah me doit une monnaie, Cocorico!*

1. La femme géorgienne sans doute, les Géorgiens ayant été les seuls chrétiens voisins de la région qui nous occupe.

« Le schah ordonne de rendre la monnaie au coq.

« *Le schah a peur de moi! — Cocorico!*

« Irrité, le schah ordonne de couper le cou au coq. On a aiguisé le couteau, et on a fait chauffer de l'eau. Quand on a voulu couper le cou au coq, le couteau s'est émoussé, et le coq a crié *Cocorico!* On a plongé le coq dans une marmite d'eau bouillante : *Quel bain chaud! Cocorico!* — On a servi, au schah, le coq étendu sur du riz : *Sur quel doux trône je suis assis! Cocorico!* — Le schah commença à manger : *Quel chemin étroit! Cocorico!* — Enfin : *Dans quel vilain endroit je suis arrivé! Cocorico!*

« Le schah avait fini de manger; irrité, il ordonna de faire sortir le coq. On a ouvert le ventre du schah. Le coq s'est envolé en criant : *On a tué le schah! — Je suis sorti de prison! — Cocorico!* »

UN TATAR CHARMEUR DE SERPENTS.
(Photographie du baron de Baye.)

Il faudrait beaucoup d'autres citations pour vous faire saisir l'intellectualité de ces Tatars Aderbaidjan. Bien que leurs khanats aient été tour à tour périodiquement soumis à la Perse et à la Turquie, ils ont conservé un caractère qui leur est propre.

Ce sont, parmi les Tatars, habitant le sol russe, ceux qui ont le moins subi d'influences étrangères. Leurs monuments artistiques

et littéraires parlent de leur passé historique. L'aspect de leurs jardins fruitiers, le soin qu'ils donnent à leurs cultures, l'état de leurs animaux domestiques, attestent leur capacité en agriculture. Maintenant ces Orientaux sont, comme beaucoup d'autres, devenus sujets russes. Certes grande est la différence entre la civilisation des conquis et celle des conquérants.

Mais la Russie peut montrer une fois de plus son génie civilisa-

ÉLISABETHPOL. — TATARS RÉUNIS AUTOUR D'UN ÉCRIVAIN PUBLIC.
(Photographie du baron de Baye.)

teur, en gagnant la confiance et l'amitié de ces Asiatiques. Telle est, du reste, l'admirable politique traditionnelle dont elle ne s'est jamais départie en Asie. Les populations dont nous venons de parler ne sont pas moins aptes que les Lesghiens à devenir soumises et tranquilles. Si parmi les musulmans du Daghestan le brigandage n'existe plus, c'est qu'ils sont jugés par leurs lois. En Transcaucasie, la loi russe est appliquée à tous, même aux musulmans. Cette différence est peut-être une des causes de la moins grande sécurité de cette dernière contrée. La vengeance, pour ces

Asiatiques, est un devoir religieux, social et national. La parole d'honneur d'un Tatar est chose sacrée. Leur droiture, leur honnêteté et leur sobriété sont reconnues par les Géorgiens eux-mêmes.

Leur situation actuelle est celle d'un peuple oriental que déroute la civilisation moderne et occidentale, pour laquelle ils ne sont pas préparés. Leur rôle, s'ils veulent participer au développement de la Transcaucasie russe, peut être considérable.

Bien que les Tatars soient attachés au sol, certains symptômes ont, dans ces derniers temps, dévoilé qu'il existait parmi eux une tendance à l'émigration. Un mouvement dans ce sens serait préjudiciable aux intérêts de l'Empire, car il romprait l'équilibre entre les trois éléments ethniques qui peuplent la Transcaucasie.

Dans des ordres d'idées bien différents, chacun de ces trois éléments possède des qualités précieuses et bien appropriées à leur région respective. Malheureusement, les Géorgiens et les Tatars perdent annuellement une partie de leurs propriétés territoriales; il s'ensuit une diminution de leur force et de leur influence. Les exigences de la vie moderne sont venues subitement leur imposer une évolution trop prompte et trop radicale.

Ces Tatars sont assurément ceux qu'on a le moins étudiés; ils sont les moins appréciés et les plus sévèrement jugés parmi les habitants de la Transcaucasie. Et cependant, la vivacité de leur esprit, leur goût pour ce qui est humoristique, la promptitude de leur enthousiasme, leur caractère enjoué, leur conception élevée de l'honneur, ne les éloignent pas de nous. Un Tatar instruit et cultivé, comme Akhmed-bek-Agaïeff, ressemble intellectuellement beaucoup à un Français.

Je viens de vous conduire en pays asiatique; peut-être en ai-je trop pris les coutumes, je n'ai pas assez compté avec le temps. Votre bienveillante attention a aussi contribué à me faire oublier les heures.

Dans une devinette sur la pensée, les Tatars disent : « Je possède un coffret français, il s'ouvre et se referme de lui-même; son secret n'est connu de personne. » Votre indulgence française a ouvert le coffret français, d'où sont sortis des souvenirs tatars. Il s'est fermé de lui-même et vous en connaissez le secret.

Baron de Baye.

LA RAMIE

SON AIRE DE VÉGÉTATION ET SON INDUSTRIE

On appelle indistinctement china-grass ou ramie la belle matière fibreuse, presque soyeuse, extraite de deux *Urticées*, dites orties de Chine ou de Java, appartenant à deux espèces voisines, mais différentes.

L'une est l'*Urtica nivea*, ortie blanche de Chine, ou china-grass; l'autre est l'*Urtica tenacissima*, ortie verte de Java, dont le véritable nom indigène, « rameh », s'est modifié en ramie, terme qui a prévalu et a été également appliqué à l'ortie de Chine.

La ramie de Java est moins connue dans l'industrie : cette dernière n'emploie que le china-grass, matière textile déjà préparée, mais qui arrive irrégulièrement sur les marchés européens, à un prix élevé et en quantité assez réduite pour ne pas suffire à l'approvisionnement constant de grandes filatures.

Pendant longtemps l'Angleterre a eu le monopole de la manufacture de la ramie, mais actuellement la crise de plus en plus accusée sur les matières textiles préoccupe vivement le monde industriel de tout pays à la recherche des produits filifères d'origine exotique.

La crise linière qui sévit fortement en Europe appelle forcément l'attention des économistes et des industriels sur tous les végétaux fibreux de valeur égale au chanvre et au lin que ne remplacent ni le jute ni l'agave.

La France subit également les fâcheuses conséquences de cette pénurie de fibres d'importation et voit même diminuer sur son territoire la production du lin et du chanvre, dont le relèvement n'a guère été influencé par l'établissement des primes à la culture.

En effet, depuis quelques années, le parlement vote annuellement une somme de 2,500,000 francs comme encouragement à ces cultures qui ne semblent plus assez rémunératrices pour l'agriculture. En 1899, l'Etat a distribué 92 fr. 50 par hectare, et un peu moins en 1900.

Notre industrie linière, dans le Nord principalement, est tributaire de la Russie qui a presque triplé ses prix de vente depuis quelques années.

En Russie comme en France, la culture du lin est épuisante et ne donne pas une entière satisfaction aux cultivateurs; mais d'autre part, l'industrie qui se développe rapidement dans l'empire russe commence à utiliser directement les produits de son agriculture. Des manufactures emploient déjà le lin, ainsi que le coton, venant du Turkestan, et l'on a pu voir dans ces dernières années s'élever presque spontanément aux environs de Moscou des usines importantes. On peut donc prévoir qu'avant peu la Russie récoltera sur son territoire asiatique assez de coton pour suffire à la plus grande partie de ses besoins.

Nos possessions coloniales ne produisent guère de matières filables, pas même du coton en quantité appréciable. Le climat de beaucoup d'entre elles, mais surtout la situation économique de leur main-d'œuvre, ne leur permettent guère d'intervenir efficacement dans l'approvisionnement de nos industries textiles; cependant, en présence de la pénurie des produits filifères, on s'est demandé si notre agriculture coloniale ne pourrait pas produire une plante fibreuse qui nous délivrerait du lourd tribut payé annuellement à l'étranger, et c'est ainsi que l'on a pensé à reprendre l'examen de la culture et de l'utilisation de la ramie.

La question n'est pas nouvelle pour nos colonies, encore moins pour la France où depuis une cinquantaine d'années elle a été l'objet de nombreuses études et même de tentatives pratiques par l'agriculture méridionale et coloniale. L'Algérie a également largement contribué par ses expérimentations, notamment par celles du Jardin d'essai d'Alger, à déterminer la culture et la défibration de la ramie.

L'Angleterre a eu longtemps le monopole presque exclusif du travail du china-grass importé de Chine, mais elle n'a jamais pu, pour suffire plus largement à l'approvisionnement de ses manu-

factures, retirer économiquement ce produit de ses possessions indiennes où elle a voulu remplacer la préparation manuelle par l'action de la machinerie.

L'Allemagne recherche si ses colonies africaines de la côte occidentale de l'Afrique ne sont pas propices à la culture de la ramie, et tout dernièrement elle a fait procéder à une enquête pour connaître les résultats probables que donnerait cette ortie au Kameroun. On sait que l'Allemagne a des filatures de ramie.

Les difficultés de traitement industriel, la décortication principalement, n'ont pas été, comme on le croit généralement, l'obstacle primordial pour les agriculteurs et les manufacturiers. Une situation économique était prédominante et se traduisait ainsi : la place de la ramie n'était pas particulièrement indiquée dans l'industrie, suffisamment alimentée jusqu'alors avec les principaux filifères connus, chanvre, lin et coton. En résumé on n'avait pas besoin d'un textile nouveau, cher, peut-être égal au lin, mais inférieur à la soie.

Actuellement la production de cette fibre semblerait se trouver dans une situation particulièrement favorable qu'elle n'avait pas eue jusqu'à ce jour; elle correspondrait à un besoin réel de l'industrie.

D'autre part, toute l'agriculture coloniale pense que la *pérennité* de cette plante, sa facilité de culture et le nombre de ses *coupes annuelles* permettraient de lutter dans beaucoup de cas contre le coton, d'autant mieux que l'on trouve dans la ramie tout à la fois des qualités exceptionnelles de finesse, de brillant et de résistance.

On connaît sous le nom de china-grass des rubans ou lanières d'écorce de l'*Urtica nivea*, préparés à la main par les Chinois et qui arrivent dans nos filatures pour y subir un dégommage complet. Là réside une difficulté.

Les fibres contenues dans l'écorce sont reliées entre elles par une gangue gommeuse difficilement soluble, et elles ne sont mises partiellement en liberté par les populations asiatiques qu'à la suite de diverses manipulations, décortication à l'état vert, râclage, rouissage, séchage, exposition aux agents atmosphéri-

ques, etc., toutes pratiques ayant pour but l'élimination des principes agglutinatifs.

On s'est demandé si la production de la ramie ne pourrait pas sortir du milieu où elle est confinée ; si sa culture était possible ailleurs, et si tous ces travaux manuels de préparation qui peuvent convenir à l'état économique de centres sino-asiatiques, ne seraient pas avantageusement remplacés par des moyens mécaniques et chimiques : de là, les nombreuses inventions de machines à décortiquer, à défibrer et de bains dissolvants.

Les décortiqueuses travaillant les tiges sèches ont été pendant longtemps les outils préconisés, mais le ruban cortical exige forcément l'emploi du bain chimique qui n'est pas sans danger pour la qualité de la fibre.

On eut alors recours aux machines décortiquant les tiges vertes, aussitôt après la coupe, pensant que l'action des bains agirait plus efficacement sur les fibres, sans les altérer.

Puis le rouissage chimique fut préalablement appliqué aux tiges avant tout traitement mécanique.

Enfin, et c'est le procédé qui paraît avoir actuellement la préférence, comme traitement en sec, à cause de sa simplicité dans certaines régions, mais pas partout, c'est la dessiccation absolue de la tige et son passage dans l'outillage linier qui élimine les gommes à l'état pulvérulent.

Jusqu'à quel point peut-on sécher une tige dans les climats chauds, sans recourir à des séchoirs spéciaux? tel est le problème posé, mais il est certain que dans beaucoup de cas, la dessiccation serait plus facile que le rouissage du lin.

RÉGIONS CLIMATÉRIQUES

La géographie botanique enseigne que la plupart des *Urticées* textiles, la ramie et ses congénères, appartiennent en grande partie à l'Asie méridionale et orientale et descendent dans l'archipel malais.

Ces simples indications démontrent l'aire d'extension très considérable que pourrait avoir la culture de la ramie sur le globe avec des espèces, deux notamment, de résistance et de végétation différentes; mais il n'en faudrait pas conclure que ces orties peu-

vent donner des résultats absolument économiques en France et même dans certaines parties tempérées de l'Europe méridionale : le cas ne serait qu'exceptionnel.

Les pays tempérés-chauds, et ceux chauds et humides, conviennent à ces végétaux, à la condition toutefois de prendre en considération la nature des espèces cultivées, dont l'une, *Urtica nivea*, ne craint pas les abaissements de température vers zéro, et l'autre, *Urtica tenacissima*, supporte bien l'élévation du degré thermique.

Les centres éminemment favorables à la ramie sont ceux où les pluies sont constantes et fournissent une tranche d'eau variant entre 2 m. 50, 3 mètres et plus, et ceux où les irrigations abondantes peuvent régulièrement fonctionner dans les périodes sèches.

Dans nos colonies françaises, l'Indo-Chine avec son climat chaud, ses eaux abondantes et sa main-d'œuvre dense sur certains points, paraît être d'abord indiquée comme région à ramie ; puis viennent nos possessions intertropicales et équatoriales à grandes pluies de la côte occidentale de l'Afrique, Dahomey, Guinée, Côte d'Ivoire et Gabon.

Mais les régions où l'état atmosphérique se divise en deux périodes bien tranchées, l'une pluvieuse et l'autre sèche, cette dernière souvent plus accusée que la première, Sénégal, Soudan, Congo, la ramie ne saurait y être implantée si des moyens d'irrigation suffisants et permanents n'y étaient assurés : en effet, l'arrêt de la végétation constituerait, par la diminution du nombre des récoltes annuelles, un obstacle économique.

Le nord de l'Afrique française ne paraît pas devoir présenter de grandes zones favorables à la culture de la ramie, et l'Algérie seule offre quelques emplacements avantageux, notamment les grandes plaines du climat marin sises entre Relizane et Oran. On pourrait y affecter quelques milliers d'hectares, là où les irrigations, grâce à des barrages-réservoirs, sont possibles pendant toute la période estivale.

La plaine du Chéliff, à caractère steppien, a des irrigations d'été dans certaines parties, mais c'est un climat pauvre en météores aqueux, à insolation intense et à extrême de température.

Les plaines de Bône et de la Mitidja n'ont pas encore un périmètre d'arrosement suffisant et d'autre part elles subissent, surtout cette dernière, quelques abaissements de température nuisibles à la première végétation de la ramie.

En Tunisie, cette culture ne paraît pas indiquée. La côte orientale a bien une moyenne thermique convenable, mais la pluie y est rare, les irrigations d'été n'y existent pas et ne peuvent même y être établies. En raison de cette impossibilité d'arrosements, la ramie, quoi qu'on en ait dit, n'a aucun avenir en Tunisie.

Beaucoup de ces observations météorologiques et agronomiques s'appliquent à différentes régions de Madagascar, de Bourbon, de la Nouvelle-Calédonie et à nos autres îles où elles sont souvent aggravées par la pénurie de la main-d'œuvre.

Si l'on recherche les meilleures localisations de la ramie dans le monde entier, on reconnaît à cette plante une aire d'extension des plus vastes : en effet, on peut lui assigner toutes les régions où la température ne s'abaisse pas au-dessous de zéro et où, à l'insuffisance pluviométrique, on peut opposer l'irrigation : tels sont, pour les pays tempérés chauds, le littoral du golfe du Mexique, la partie moyenne de l'Amérique du Sud, l'Inde transgangétique, etc.

Les régions désertiques et steppiennes, même celles de la zone intertropicale, ne conviennent pas, malgré l'irrigation, au développement de la ramie. Cette plante ne donne aucun résultat dans les oasis algériennes et les essais faits avec elle en Égypte, en dehors des localités où la canne à sucre prospère, ont été peu encourageants : la grande insolation semble nuire à l'élongation de la plante et accentue sa tendance à se ramifier.

En résumé, les contrées équatoriales, ensuite les grandes terres de l'archipel de la Sonde, Sumatra et Java particulièrement, paraissent être des centres de végétation luxuriante de la ramie verte, puis viennent ensuite quelques autres climats insulaires, Ceylan, Havane, Jamaïque, les rivages des continents caractérisés par la présence du bananier et de la canne à sucre et tous pays où la tranche d'eau annuelle, régulièrement répartie, varie entre 3 et 4 mètres d'épaisseur.

Le climat constamment humide ou les terres soumises à une irrigation méthodique constituent les milieux de grande et rapide production herbacée de la ramie. Il faut tenir compte de ces éléments météoriques, car il ne convient point d'oublier cet axiome de simple pratique : « Toute culture pour être rémunératrice ne doit pas se faire à la dernière limite de la végétation de la plante. »

CARACTÈRES BOTANIQUES ET VÉGÉTATIFS

Ainsi qu'il est dit plus haut, deux plantes portent indistinctement le nom de ramie : l'ortie blanche et l'ortie verte, originaires de régions différentes.

Urtica nivea, ortie blanche, de la Chine tempérée, a pour caractères principaux le revêtement laineux et blanchâtre de la face inférieure des feuilles et la disparition annuellement temporaire des tiges après la fructification qui est abondante dans cette espèce; c'est dire que la plante a un repos de végétation plus ou moins accentué.

Urtica tenacissima, ortie verte, de Java et des îles de la Sonde, est une espèce de nature arbustive, à feuilles vertes en dessous, à tiges *persistantes* et à fructification rare.

Ces deux espèces sont extrêmement vivaces; elles occupent le sol pendant plusieurs années grâce à un puissant système radiculaire et rhizomateux qui forme souterrainement un véritable treillis sur lequel se développent constamment de nombreuses tiges, poussant drues et serrées; c'est là le côté économique de la ramie au point de vue cultural.

CULTURE ET RÉCOLTE

La culture n'offre aucune difficulté dans les sols de bonne qualité et dans les contrées où le climat et l'irrigation, à défaut de pluies constantes, assurent la végétation. Seule, la restitution en matières fertilisantes s'impose.

Le coût de la plantation d'un hectare de ramie est variable dans chaque région, suivant les prix de la main-d'œuvre et l'état agronomique, mais il devra forcément comprendre des opérations indispensables ainsi résumées :

Défoncement profond du sol par traction animale ou par la machine à vapeur; ameublissement de la surface, plantation, valeur des plants, binages, arrosages, etc.

La ramie se multiplie par bouture, éclat de souche ou de rhizome; ce dernier moyen est le plus employé.

En moins d'une année, en plantant à 0 m. 35 en tous sens, la végétation souterraine a envahi tout le sol et les tiges sortent vigoureuses et serrées.

Ces tiges doivent être soumises à des coupes périodiques, faites à la main ou à la machine, quand elles ont atteint une hauteur de 1 mètre à 1 m. 70 environ et une certaine maturation.

On estime à 3 et 5 coupes, suivant les pays, la récolte annuelle : elle représente par coupe à l'hectare 400,000 à 500,000 tiges dont le poids vert varie entre 20,000 et 30,000 kilogrammes.

Traitée verte ou séchée la tige donne environ 3 grammes de filasse utilisable; c'est évaluer théoriquement le rendement de l'hectare à 1,200 ou 1,500 kilogrammes par coupe, soit pour 3 coupes une moyenne de 3,500 kilogrammes.

TRAITEMENT INDUSTRIEL

On décortique ou l'on défibre la ramie en *vert* ou en *sec* avec des machines dites décortiqueuses, défibreuses et broyeuses.

Les avis sont encore partagés sur le meilleur système de travail qui correspond cependant à des usages différents.

Le traitement en *vert*, qui est celui des Asiatiques, exige un dégommage chimique, mais donne des fibres plus fines; le traitement en *sec* peut éviter le dégommage, mais son produit s'applique à des fils de plus gros numéros.

A la suite du Congrès international de la ramie en 1900, la question du travail à l'état sec a fait de grand progrès, et quelques filateurs du Nord ont démontré que la ramie, après séchage absolu de la tige, pouvait subir, sans outillage spécial, les manipulations appliquées au lin, rouissage en moins.

Par la dessiccation complète, on obtiendrait un dégommage *pulvérulent*.

Le produit ainsi obtenu, qui a de grandes analogies avec certaines qualités de lin, a été estimé entre 700 et 750 francs la tonne, non peigné, et a été considéré comme pouvant remplacer le lin dans beaucoup de cas.

Pour les articles fins, le linge de luxe par exemple, les filateurs de France, d'Allemagne, d'Angleterre, etc., reconnaissent que le

traitement en vert peut seul leur donner la finesse, la beauté et la solidité.

Mais la ramie ne convient pas seulement à la fabrication de tissus fins et de choix, car les filateurs de gros numéros la recherchent pour la corderie et la toile à voile à cause de sa résistance et de sa durée supérieures à celles de tous les textiles connus.

EXPLOITATION ÉCONOMIQUE SUIVANT LES RÉGIONS

Le mode d'exploitation doit varier suivant les pays, mais jusqu'à ce jour on a voulu baser le système d'exploitation de la ramie sur les coutumes agricoles de la France, même sur celles de l'Algérie et de la Tunisie, qui ne représentent nullement les véritables milieux où doivent évoluer économiquement la récolte et la préparation de cette plante textile.

La main-d'œuvre dans ces cultures intensives, compliquées de questions industrielles, a une part prépondérante. Or, on sait que l'emploi des indigènes dans toutes nos colonies, sauf au Tonkin, est une sérieuse préoccupation, notamment sur la côte occidentale de l'Afrique.

En général, l'exploitation familiale, comme chez les Chinois, ne paraît pas être la première étape de la production de la ramie et ce n'est pas par cette voie que l'industrie, dans nos colonies françaises tout au moins, trouvera, surtout à ses débuts, la matière première abondante nécessaire à l'approvisionnement régulier des usines de la métropole.

Ces diverses considérations démontreraient que dans la situation particulière de nos colonies et même dans la généralité des régions intertropicales, l'exploitation de la ramie sur de grandes surfaces, à l'aide de moyens mécaniques de culture et de coupe, serait d'abord la forme à préconiser partout où la population est peu dense et sans aptitude au travail.

Rien n'empêcherait cependant de pratiquer les deux systèmes, et dans les pays à main-d'œuvre abondante d'avoir également recours à la production familiale, comme dans certains milieux asiatiques et malais; mais dans ce cas il pourrait être difficile d'obtenir du petit propriétaire indigène une préparation de produit conforme aux exigences de l'industrie.

Cependant le traitement mécanique de la ramie ne s'impose pas absolument, si l'outillage n'est pas parfait, dans certaines régions de l'archipel indien et malais où la densité de la population est telle qu'elle peut changer entièrement le mode d'exploitation, surtout dans la coupe et dans la première opération du traitement, c'est-à-dire la décortication.

En effet, dans tous ces milieux où l'on dispose de la main-d'œuvre d'un grand nombre de femmes et d'enfants à salaires minimes, la décortication manuelle, à l'état vert, sur le champ même, n'est pas une pratique à rejeter à première vue. Les Chinois opèrent ainsi et poussent même plus loin la préparation, puisque la plus grande partie de la gomme est enlevée et que la matière fibreuse peut être expédiée au loin sans craindre des fermentations nuisibles à la qualité du produit.

La combinaison des moyens manuels, mécaniques et chimiques, est donc possible dans toutes les grandes exploitations dirigées par des Européens et avec de grands moyens d'action, aussi ne saurait-on changer l'état de choses actuel par l'effort seul des populations indigènes.

Quelques compagnies étrangères, allemandes et suisses, ne méconnaissant pas cette situation, ont agi prudemment en créant pour leur compte de grandes plantations de ramie pour parer au manque ou à l'insuffisance de la matière première destinée au fonctionnement de leurs usines et pour se soustraire aux fluctuations du marché chinois. On cite déjà un domaine de 15,000 hectares acquis dans la partie nord-est de Sumatra où des parcelles de forêt vierge auraient été défrichées et déjà converties en plantation de ramie.

On étudie également en Algérie l'exploitation de grandes surfaces dans les plaines basses du littoral ouest.

En recherchant la place et l'emploi de la ramie dans l'agriculture coloniale et dans l'industrie, le Congrès international de 1900 a déterminé tout d'abord les trois grandes lignes de la question qui peuvent être résumées ainsi :

1° La culture de la ramie, actuellement confinée dans un centre sino-asiatique, peut en sortir et s'étendre dans des climats analogues et même plus favorables ;

2° Les procédés manuels des Asiatiques et des Malais peuvent

être avantageusement remplacés ou modifiés par des moyens plus industriels, mécaniques et chimiques, tout en conservant la qualité de la fibre;

3° Les frais de la culture et de l'industrie paraissent largement couverts par la valeur du produit au moins assimilable aux cours du china-grass qui manque constamment dans les marchés.

La question devient donc intéressante au double point de vue agronomique et économique.

En effet, on doterait par la ramie notre agriculture coloniale d'un nouveau filifère nécessaire à notre industrie, résultat important en ce sens que nos cultures pratiques et rémunératrices sont loin d'être précisées dans nos domaines intertropicaux.

D'autre part, si comme le reconnaissent les filateurs du Nord, la ramie préparée par un travail en sec peut suppléer le lin russe, c'est sur des milliers d'hectares que la culture de l'ortie textile devra s'étendre le plus rapidement possible.

On peut encore envisager la question sous deux formes différentes :

La ramie industrie spéciale pour articles de luxe ou la ramie succédanée du lin.

La grande industrie du Nord de la France se rallie à cette dernière proposition ; elle prétend que sans rien changer à son outillage linier, elle utilisera la ramie soit pure, soit en mélange pour la fabrication de tissus d'usage courant de bonne qualité, et que, dans ce cas, nos possessions coloniales ne suffiront pas de longtemps aux exigences de la demande.

Ch. Rivière,
Directeur du Jardin d'essai d'Alger,
Rapporteur général au Congrès international de la ramie.

MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE

L'occupation du Touât. — Missions pour l'étude de la fièvre jaune. — La reprise du Congo par la Belgique. — Revision de l'arc de méridien de Quito. — La protection des Français dans les terres du Pacifique. — L'exploration du Grönland : expéditions Nathorst, Amdrup, Sverdrup, Peary, Stein. — L'expédition Andersson et les expéditions allemandes à l'Ile aux Ours. — L'expédition arctique Kolthoff. — Les expéditions antarctiques de 1901.

I

Les opérations destinées à compléter l'occupation des oasis de l'extrême-sud algérien sont aujourd'hui terminées et semblent devoir amener la pacification.

Après avoir occupé Charouin le 5 mars et avoir imposé ses conditions à la ville, le général Servière poursuivit sa marche et arriva, le 9 mars, après trois longues et pénibles étapes, devant Talmin, dont les habitants, hostiles à notre domination, nous attendaient en armes à l'entrée d'une oasis formée de nombreux bouquets d'arbres disséminés au milieu des sables. Les ksouriens ouvrirent le feu en se dissimulant derrière les haies et les dunes; mais, pendant que notre artillerie envoyait des obus sur les points les plus fortement occupés, ils furent enveloppés par nos tirailleurs et durent battre en retraite, laissant 8 morts, tandis que nous n'avions aucune perte.

La djemmaa ayant demandé l'aman, le général imposa à la ville ses conditions de soumission. Cette affaire amena à nous tout le nord-ouest du Gourara. Laissant Talmin, le général Servière passa dans les ksour voisins, Saghura et Naama, qui se soumirent à leur tour. Parmi les otages remis, figure le cheikh de Talmin, Mohamed ben Mazalg, qui nous était absolument hostile. Les opérations dans le Gourara étant terminées, la dislocation des troupes s'est faite le 15 mars.

De son côté, le général Risbourg, chargé de protéger le flanc droit du général Servière pendant qu'il opérait dans le Touât et le

Gourara, s'était avancé d'Igli vers le sud en suivant l'oued Saoura, et il était arrivé le 2 mars à Beni-Abbès où il avait arboré le drapeau français. A cette nouvelle, le marabout de Kersaz, dont l'influence est grande, écrivit au général Risbourg pour lui souhaiter la bienvenue, et il se rendit à El Ouasa pour lui faire sa soumission.

Le colonel Billet, envoyé avec une petite colonne jusqu'à Kersaz, prit les dispositions nécessaires pour l'organisation de postes le long de l'oued Saoura. Le général Risbourg remonta ensuite à Igli et rentra à Taghit. Cette ligne de l'oued Saoura est destinée à devenir la grande voie de ravitaillement d'In Salah et des oasis, étant celle où l'on rencontre le plus de points d'eau, d'oasis et d'habitants.

II

Une mission a été envoyée au Sénégal pour étudier les moyens de combattre efficacement la fièvre jaune qui a exercé l'an dernier de si grands ravages dans cette colonie. Elle se compose de MM. le docteur Grall, président; Jacquerey et docteur Marchoux, représentant les Colonies; commandant Campardon, Ficatier et docteur Mathé, représentant la Marine.

Ajoutons que de son côté l'École de médecine tropicale de Liverpool envoie dans le même but une mission en Amérique. Elle se rendra d'abord au Canada, puis visitera Washington, Baltimore et New-York où elle s'embarquera pour le Brésil.

III

La convention conclue le 3 juillet 1890, entre la Belgique et l'État indépendant du Congo, et rendue exécutoire par la loi belge du 4 août suivant, reconnaissait à la Belgique le droit d'annexer le Congo six mois après l'expiration du terme de dix années. Si la Belgique décidait de ne pas accepter l'annexion du Congo, la somme de 25 millions prêtée par elle ne deviendrait exigible qu'après un nouveau temps de dix ans, mais serait entre temps productrice d'intérêts.

La question de la reprise du Congo par la Belgique se posait

donc. D'après une déclaration de M. de Smet de Naeyer, chef du cabinet belge, c'est à la date du 18 février que la convention arrivait à son terme; mais il a fait savoir en même temps que le gouvernement de l'État indépendant du Congo consentait à retarder à la rentrée des Chambres, après Pâques, la décision à prendre par le Parlement sur l'annexion ou l'abandon du Congo.

Le gouvernement belge a pensé qu'il était désirable à la fois de ne pas annexer actuellement le Congo à la Belgique et de réserver à ce dernier pays le droit d'acquérir ultérieurement cette colonie. Le cabinet a donc proposé aux Chambres, d'accord avec l'État indépendant, de différer purement et simplement l'échéance de la convention de 1890. C'est en ce sens que M. de Smet de Naeyer a déposé, le 29 mars, un projet de loi devant le Parlement.

L'État du Congo conserverait son indépendance jusqu'au jour où la Belgique jugerait bon de l'annexer. Il continuerait à être administré par le roi-souverain, mais sans l'intervention financière de la Belgique.

Le texte du projet de loi est conçu comme suit : « Le remboursement des sommes prêtées à l'État indépendant du Congo en exécution de la convention du 3 juillet 1890 et en vertu de la loi du 29 juin 1895, ainsi que la débition des intérêts sur les mêmes sommes sont suspendus.

« Dans le cas où la Belgique renoncerait à accepter l'annexion de l'État du Congo, les obligations financières contractées par cet État, à raison des deux actes précités, reprendraient leur cours dès ce moment. »

En échange du droit d'annexion qui lui reste concédé, la Belgique ferait donc provisoirement crédit à l'État indépendant des 25 millions que celui-ci lui a empruntés et le dispenserait d'en payer l'intérêt.

Il est à remarquer que la seconde hypothèse visée par le projet de loi, celle de la non-annexion par la Belgique, ne semble pas destinée à se réaliser. L'exposé de motifs est, à cet égard, aussi catégorique que possible. La renonciation éventuelle à l'annexion y est qualifiée d'acte d'imprévoyance tel qu'il porterait atteinte à la considération de la Belgique à l'étranger et qu'il ne serait certes pas ratifié par le pays.

De son côté, le baron van Eetvelde, dans une lettre adressée le 28 mars à M. le comte de Smet de Naeyer, s'exprimait d'une façon

non moins explicite : « Quelle que soit, disait-il, la nature des liens qui rattachent le Congo à la Belgique, il est désormais acquis que le Congo, ouvert à la civilisation par des Belges, mis en valeur par des Belges, restera belge dans l'avenir. »

Tout fait prévoir que le projet du gouvernement, qui ajourne cette reprise, sera adopté par les Chambres; il paraît conforme aux vœux de tous les coloniaux belges.

IV

Une loi du 30 décembre 1900 a autorisé le ministère de l'Instruction publique à entreprendre une nouvelle mesure de l'arc de méridien de Quito, dont, on le sait déjà, la reconnaissance a été faite, en 1899, par les capitaines E. Maurain et Lacombe. L'arc à mesurer aura un développement d'environ six degrés; il s'étend sur toute la région interandine de l'Équateur et se termine au nord, en Colombie, au sud, sur le territoire du Pérou.

Les opérations seront poursuivies sous le haut patronage et sous le haut contrôle de l'Académie des sciences, et exécutées, sous la direction supérieure du général Bassot, membre de l'Institut, directeur du Service géographique de l'armée, par une mission ainsi composée : M. le chef d'escadron d'artillerie Bourgeois, chef de la mission ; MM. les capitaines du génie Maurain et d'artillerie Lacombe et Lallemand; M. le lieutenant d'artillerie Perrier, et M. le médecin aide-major Rivet. Un personnel comprenant un sous-officier et quinze caporaux ou soldats, est affecté à la mission.

Les officiers trouveront, en Équateur, la collaboration d'un astronome français, M. Gonnessiat, directeur de l'observatoire de Quito.

Le départ a été prévu en deux échelons. Une mission d'avant-garde, constituée par les capitaines Maurain et Lallemand, s'est embarquée à Saint-Nazaire le 9 décembre 1900 et est arrivée à Guayaquil le 3 janvier; elle doit compléter la reconnaissance et faire tous les préparatifs nécessaires pour le commencement des travaux. Le deuxième échelon, parti à la fin d'avril, emporte tout le matériel d'instruments. La mission d'avant-garde lui ayant préparé le convoi destiné aux transports, il pourra se mettre

immédiatement en route. Les travaux d'observations pourront être commencés au mois de juin. On prévoit que les opérations dureront quatre années.

V

Le Président de la République a été autorisé, par une loi du 31 juillet 1900, à assurer, par décret, la protection des citoyens français dans les îles et terres de l'Océan Pacifique ne faisant pas partie du domaine colonial de la France et n'appartenant à aucune autre puissance civilisée. Le décret pris en conséquence, à la date du 28 février 1901, a paru au *Journal officiel* du 25 mars.

En vertu de ce décret, qui vise notamment nos nationaux établis aux Nouvelles-Hébrides, le gouverneur de la Nouvelle-Calédonie et dépendances exerce les fonctions de commissaire général de la République française dans l'Océan Pacifique et, à ce titre, est chargé de la protection de nos nationaux. Il peut, pour chaque île ou groupe d'îles, déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à un commissaire. En l'absence de ce dernier, tout officier commandant un navire de l'État, peut, s'il y a urgence, exercer les pouvoirs conférés audit délégué.

Le commissaire général peut déléguer aux commissaires des pouvoirs n'excédant pas ceux d'un juge de paix à compétence étendue. Le commissaire délégué peut connaître des délits correctionnels et des contraventions, et faire l'instruction des crimes qui seront jugés par la cour d'assises de Nouméa.

Le commissaire général désigne les personnes qui, dans chaque île ou groupe d'îles, rempliront les fonctions d'officier de l'état civil à l'égard des Français qui y sont établis.

Le commissaire délégué est chargé de l'administration provisoire des biens des Français décédés sans laisser d'héritiers connus et présents.

VI

Une partie de la côte orientale du Grönland vient d'être levée par l'expédition danoise placée sous le commandement du lieutenant de vaisseau G. Amdrup; les travaux qu'elle a effectués complètent utilement ceux de précédentes missions dont nous dirons

quelques mots. M. Charles Rabot, toujours si bien informé sur tout ce qui a trait aux régions polaires, a publié sur ces explorations dans *Le Tour du monde* et dans *La Géographie* divers articles où nous puisons quelques indications.

Les reconnaissances faites par l'expédition Amdrup relient les résultats précédemment obtenus au nord et au sud. Toute la partie méridionale du littoral, du cap Farvel au 66° de lat. N., avait été relevée en 1881, 1882 et 1883, par les commandants Holm et Th. V. Garde, et la section comprise entre le 70° et le 76° de lat. N. avait été visitée par Scoresby (1822), Clavering (1823) et par l'expédition allemande de Koldewey (1869-1870). Une lacune existait donc entre les fragments de cartes établis par ces divers explorateurs. C'est sur cette partie alors inconnue de la côte que le brick français la *Lilloise*, commandé par le lieutenant de vaisseau de Blosseville, se perdit corps et biens en 1832.

Une expédition fut envoyée, en 1891, dans ces mêmes régions; elle était commandée par le lieutenant de vaisseau Ryder. L'abondance des glaces l'empêcha de mettre son programme à exécution; elle put faire cependant un lever précis du bassin du Scoresby Sound (70° de lat. N.).

En 1894, une station fut créée à Angmagsalik (66° de lat. N.) par le gouvernement danois afin de pouvoir fournir, en cas de besoin, des vivres à un clan d'Esquimaux qui avait été rencontré dans cette région par le commandant Holm. Ce point servit de base d'opérations à M. Amdrup au cours d'une première exploration qu'il accomplit en 1898-1899 avec deux naturalistes, MM. Kruuse et Poulsen.

Arrivés à Angmagsalik, le 30 août 1898, les explorateurs firent une reconnaissance en canot vers le nord jusqu'au fjord du Dépôt. L'hiver fut consacré à des observations magnétiques et météorologiques. Le 21 juin 1899, l'expédition quitta de nouveau Angmagsalik, et, après un mois d'effort, atteignit l'île Agga (67° 22′ lat. N.), pour revenir ensuite à son point de départ après avoir dressé la carte de toute cette partie de la côte.

De son côté, pendant l'été de 1899, l'expédition suédoise du professeur A. G. Nathorst, qui comprenait un nombreux personnel scientifique, exécuta aussi, à bord de l'*Antarctic*, une importante exploration sur la côte orientale du Grönland, entre le 75° et le 70° de lat. N.

On avait toujours remarqué qu'il est relativement plus facile d'atteindre le Grönland, au nord de Jan Mayen, entre 73° et 75° de lat. N. Là, les glaces présentent généralement, durant l'été, une profonde échancrure, « le golfe du Nord », ouvert dans la direction du Grönland. C'est en suivant cet itinéraire que l'*Antarctic* put arriver, le 6 juillet, à l'île du Pendule.

De là, l'expédition descendit au sud, jusqu'à l'embouchure du Scoresby Sound, où elle exécuta le lever du Hurry Inlet; remontant ensuite le fjord François-Joseph, qui avait été découvert en 1869-1870 par la seconde expédition allemande dont faisait partie Payer, elle en rectifia les contours sur la carte, et, au sud de ce goulet, elle découvrit un profond réseau fjordien auquel elle donna le nom de fjord du Roi-Oscar. L'expédition fit un lever précis de la côte entre le 74° et le 72° de lat. N.

D'après les observations de l'expédition suédoise, l'altitude du pic Petermann qui s'élève à l'extrémité supérieure du fjord François-Joseph aurait été jusqu'ici très exagérée. Évaluée par Payer à 3,480 mètres, et par les *Petermanns Mittheilungen* à 4,267 mètres, elle ne serait que de 2,500 à 2,800 mètres.

Une nouvelle mission fut envoyée, en 1900, sous le commandement du lieutenant de vaisseau Amdrup, pour explorer la section de la côte orientale comprise entre le Scoresby Sound et le 67° 22′ de lat. N.

L'expédition, organisée par le gouvernement danois, comprenait, outre son chef, le lieutenant Amdrup, un assez grand nombre de membres : M. Hartz, qui devait commander une escouade de la mission, quatre naturalistes, MM. Kruuse (botaniste), Deichmann (entomologiste et ornithologiste), le Dr Otto Nordenskjöld (géologue) et Jensen (zoologiste), un géodésien, le lieutenant de vaisseau Koch, enfin un peintre, M. Ditlevsen.

Embarquée sur le navire l'*Antarctic*, celui-là même qui avait porté l'expédition Nathorst, la nouvelle mission du lieutenant Amdrup partit de Copenhague le 15 juin 1900. Dix jours plus tard, elle mouilla à Jan Mayen, dans la baie du Bois flotté, sur la côte orientale. Pendant la relâche, le Dr Otto Nordenskjöld et M. Koch visitèrent le glacier du sud, et plusieurs cratères ouverts à la base du Beerenberg.

L'expédition quitta Jan Mayen le 28 juin et fit route dans la direction du nord-ouest, vers la côte orientale du Grönland. Mais

bientôt, elle fut arrêtée par la banquise qui devenait de plus en plus épaisse; l'*Antarctic* dut revenir en arrière, et prit une direction plus septentrionale vers la côte du Grönland comme l'avait fait l'expédition Nathorst l'année précédente. Cette manœuvre réussit, et, le 11 juillet, le navire mouilla à l'île Sabine, après avoir eu à subir une lutte très pénible d'onze jours contre les glaces.

Après s'y être livrée, pendant deux jours, à des recherches scientifiques, la mission fit route vers le cap Dalton, au sud du Scoresby Sound. Là, l'expédition se scinda en deux groupes. Le lieutenant Amdrup débarqua avec trois hommes pour se diriger au sud vers Angmagsalik, et le reste de la mission, restée sur le navire, poursuivit l'exploitation des fjords voisins.

Ayant au préalable édifié, au cap Dalton, une cabane pour le cas où il devrait battre en retraite et hiverner, le lieutenant Amdrup se mit en route. Son but était d'explorer la partie de la côte comprise entre le cap Dalton et le 67° 22′ de lat. N., afin de relier un lever plus septentrional à celui qu'il avait exécuté, en 1899, au nord d'Angmagsalik.

L'entreprise devait être laborieuse, car la banquise formait, tout le long du rivage, une barrière continue; ce fut au prix de patients efforts que la petite embarcation put se frayer une route à travers d'étroits canaux, toujours prêts à se refermer sous la pression de formidables blocs amoncelés.

Cependant le lieutenant Amdrup arriva, le 29 juillet, en vue du cap Grivel, appelé ainsi par de Blosseville du nom du ministre de la marine qui l'avait autorisé à se rendre dans ces parages. Puis la banquise devint si compacte que l'expédition demeura quatre jours prisonnière au milieu des glaces, menacée à tout moment par de colossales montagnes flottantes qui étaient en vue. Enfin le canot parvint à se dégager et à atteindre la côte et, en débarquant, le chef de l'expédition, voulant consacrer un souvenir au marin qui avait le premier aperçu cette terre, fit arborer le drapeau français à côté du drapeau danois.

Une tribu d'Esquimaux vivait jadis sur cette côte aujourd'hui déserte; manquant de tout sur cette terre inhospitalière, ces malheureux avaient dû se transporter ailleurs, laissant les débris de leurs installations. La région n'était plus habitée que par des ours qui se montrèrent peu farouches et que les voyageurs ne tuèrent que pour s'alimenter.

Le lieutenant Amdrup parvint enfin le 2 septembre, après bien des dangers et des privations, à Angmagsalik, qui devait être le terme de son voyage. Toute la côte du Grönland oriental, du 69° 28 au 67° 22', avait été relevée, et un grand complexe de fjords avait été reconnu au sud du cap Gladstone.

De son côté, le reste de l'expédition, placé sous la direction de M. Hartz, explorait, avec l'*Antarctic*, la région comprise entre le 69e degré de lat. N. et le cap Brewster qui marque l'entrée du Scoresby Sound.

Au cap Dalton, la mission découvrit un gisement de plantes fossiles, puis elle visita le Scoresby Sound, le Hurry Inlet et un fjord inconnu situé plus au nord, le Carlsberg-fjord. Elle rencontra dans cette région de nombreux bœufs musqués. L'*Antarctic* explora ensuite le Flemming Inlet qui, jusqu'ici, était resté inconnu. Le 1er septembre, le navire laissa le Grönland pour rallier l'Islande où M. Hartz débarqua, et, après s'être ravitaillé, il revint à Angmagsalik, pour reprendre le lieutenant Amdrup. L'*Antarctic* est rentré à Copenhague le 4 octobre.

En dehors de ses reconnaissances géographiques, l'expédition Amdrup rapporte une riche moisson de collections d'histoire naturelle.

Deux expéditions se sont avancées vers le nord-ouest du Grönland, celles de Sverdrup et de Peary.

Le capitaine Sverdrup, monté sur le *Fram*, le navire de Nansen, a quitté Christiania le 25 juin 1898, et est arrivé le 4 août à Upernivik; quelques jours plus tard, il fut pris par les glaces au nord du cap Sabine, sur la côte occidentale du détroit de Smith. On a eu de ses nouvelles par l'expédition américaine du Dr Stein qui est allée, dans l'été de 1899, ravitailler Peary.

Dans son premier hivernage, Sverdrup avait exploré la terre d'Ellesmere et perdu un de ses membres, le Dr Svensen. Sverdrup avait formé le projet d'atteindre le nord du Grönland par les canaux de Kennedy et de Robeson, et il devait poursuivre le plus tôt possible sa marche vers le nord par le détroit de Smith. Mais, d'après le Dr Kann, membre de l'expédition Stein, l'expédition norvégienne aurait passé l'hiver 1899-1900 dans le détroit de Jones, ce qui indiquerait, si le fait est exact, qu'elle avait renoncé à son projet de circumnavigation du Grönland.

Peary, qui avait réussi à pénétrer à 50 milles plus loin que Sverdrup, fut bloqué par les glaces au cap d'Urville le 18 août 1898.

Pendant l'hivernage, en décembre, il visita le fort Conger, ancien quartier d'hiver de l'expédition Greely, en 1883, sur la baie de Lady-Franklin. Au cours de cette expédition, il eut sept doigts gelés et dut subir une terrible amputation.

Le principal résultat de cette première année d'exploration a été de constater que la terre d'Ellesmere et la terre de Grinnell sont unies, et que le Hayes Sound qui passait pour les séparer n'est pas un détroit, mais une baie. Le point extrême atteint par Peary est le cap Beechey, par 82°, qui est situé au sud de la terre de Grant, sur le canal Robeson.

L'expédition envoyée pour ravitailler Peary comprenait trois Américains, le Dr Robert Stein, du *Geological Survey* des États-Unis, le Dr L. Kann et M. Samuel Warmboth, préparateur. Partis en août 1899, à bord de la *Diana*, ils étaient venus débarquer sur la côte est de la terre d'Ellesmere, au cap Sabine, afin de l'explorer. Mais les explorateurs étaient partis avec un équipement insuffisant, et l'on éprouvait même quelques inquiétudes sur leur compte, lorsqu'on apprit que l'un d'eux, le Dr Kann, était arrivé, le 7 novembre, à Dundee, profitant de la rencontre qu'il avait faite du baleinier écossais l'*Éclipse* dans la mer de Baffin. Ses compagnons avaient préféré attendre encore, comptant eux aussi sur le passage de quelque autre baleinier.

D'après le Dr Kann, le lieutenant Peary aurait hiverné au fort Conger. On est sans nouvelles du *Windwärd* sur lequel s'est embarquée Mme Peary pour rejoindre son mari et qui est parti de Godhavn, au commencement d'août 1900.

La petite île aux Ours, ou Beeren Eiland, au sud-est du Spitzberg, qui avait été jusqu'ici rarement visitée, a été explorée, en 1899, par trois expéditions, l'une suédoise, et les deux autres allemandes.

L'expédition suédoise était composée de MM. John Gunnar Andersson, G. Swenander et C. A. Forsberg. Elle avait principalement pour objet d'étudier la géologie de l'île, entreprise déjà l'année précédente par l'expédition Nathorst.

Le résultat de ces recherches a été consigné dans un mémoire de M. Andersson, *Ueber die Stratigraphie und Tektonik der Bären*

Insel, publié dans le *Bulletin of the geological institution of the University of Upsala* (1899 et 1900). M. Charles Rabot en a donné une analyse dans *La Géographie* (15 décembre 1900). De son côté, M. Forsberg a exécuté une série complète d'observations météorologiques, pendant son séjour de deux mois à Beeren Eiland, du 25 juin au 16 août.

Nous dirons seulement que Beeren Eiland se compose de deux régions d'aspect et d'étendue très différents : dans le sud, un massif montagneux, et, dans le nord, une plaine qui occupe la plus grande partie de l'île. Terminée presque partout, au-dessus de la mer, par une falaise haute en moyenne de 25 à 30 mètres, la plaine s'élève, vers l'est, jusqu'à 100 mètres, au pied du Mount Misery (465 m.) qui est le point culminant de l'île. Cette plate-forme est parsemée de nombreuses nappes d'eau, peu profondes et de dimensions variables.

Les deux expéditions allemandes qui ont visité l'île aux Ours ont été l'une dirigée par M. Lerner, l'autre organisée par la *Deutsches Seefischerei-Verein*, ou Société allemande des pêches maritimes. La première a surtout été connue par le projet manifesté par son chef d'annexer l'île à l'Allemagne; la seconde a fait de très intéressantes observations.

Cette dernière expédition a notamment découvert sur la côte septentrionale un mouillage protégé contre les vents de l'est à l'ouest par le sud, et qui offre un excellent fond, le Herwigshafen. Deux grands lacs, le Kauss-See, long d'environ 4 kilomètres, et le Lachs-See, se déversent dans ce port par la rivière Tobiesen.

Il résulte des sondages faits par l'expédition que les fonds sont très irréguliers au nord de Beeren Eiland; les cotes fournies par la carte anglaise sont très inexactes.

Une autre expédition suédoise dirigée par M. Gustaf Kolthoff, a pris, en 1900, la direction du Spitzberg; elle avait pour objet l'étude de la faune des régions arctiques. Partie de la côte nord de la Norvège, le 4 juin, elle doubla, dans l'ouest, l'extrémité sud-ouest de la banquise qui forme généralement à cette époque de l'année, et quelquefois même beaucoup plus tard, un promontoire au sud de Beeren Eiland, et arriva, le 8, dans les eaux libres, vers la côte sud-ouest du Spitzberg.

L'expédition visita le Hornsound, les îles à Duvet (Dunöar, ou

Dunis Land), puis l'Isfjord. Elle relâcha ensuite sur la côte de l'île du Prince-Charles, au milieu d'un petit archipel qui n'avait jamais été exploré auparavant par des naturalistes. Au nord de l'île d'Amsterdam, l'expédition, arrêtée par la grande banquise polaire, dut prendre la direction de Jan Mayen. Mais en chemin, elle rencontra des plaques énormes de glaces que surmontaient souvent de gigantesques pyramides et au milieu desquelles il n'était pas toujours facile de se frayer un passage. Ce fut seulement en vue de Jan Mayen que le navire entra dans des eaux libres.

De cette île, l'expédition se dirigea vers le Grönland, et, le 31 juillet, atteignit la baie Mackenzie; le sol était débarrassé de neige et couvert d'une végétation relativement développée. M. Kolthoff s'avança vers le nord jusqu'à l'île des Morses, puis à l'île du Pendule. Il revint ensuite au fjord François-Joseph et pénétra jusqu'au fjord des Bœufs musqués et y demeura jusqu'au 23 août; deux bœufs musqués y furent capturés et ramenés en Suède. L'expédition rallia la côte de Norvège après avoir dragué dans les grandes profondeurs entre le Grönland et Jan Mayen.

VII

Si l'on s'est pendant longtemps moins préoccupé d'atteindre le pôle antarctique que d'arriver au pôle nord, les explorations vers les régions antarctiques n'en ont pas moins été relativement fort nombreuses et, en parlant ici même des expéditions au pôle sud (septembre 1896, p. 214), nous rappelions que M. Paul Barré, dans l'ancienne publication *La Géographie* (17 mai 1894) n'avait pas compté moins de quarante-cinq expéditions jusqu'à cette date. Ainsi que nous l'avons aussi fait remarquer, c'est de 1823 à 1842 que les expéditions ont été nombreuses, puis il y a eu un arrêt; le vœu émis par le Congrès international de Géographie de Londres, en 1895, a suscité de nouvelles explorations, entre autres celles de M. de Gerlache et de M. Borchgrevink dont il a été rendu compte.

L'année 1901 verra partir plusieurs expéditions nouvelles vers le pôle sud.

L'exploration allemande, dont le promoteur est le Dr G. Neumayer, est en préparation depuis plusieurs années et doit avoir pour chef le professeur Erich von Drygalski, le savant explorateur

des glaciers du Grönland. Il sera accompagné d'un naturaliste chargé de la zoologie et de la botanique, d'un géologue, le Dr Philippi, d'un bactériologiste et d'un météorologiste. M. E. von Drygalski se réserve le domaine de la géographie physique et mathématique et celui de l'océanographie.

L'expédition doit durer deux années. Du Cap, elle fera un détour pour aller passer entre les îles du Prince-Édouard et Crozet afin de faire des sondages dans cette région. De Kerguelen, elle se dirigera dans l'est jusqu'à 90° de long. E. de Gr. pour y continuer ses études bathymétriques.

Prenant enfin la route du sud, le professeur von Drygalski compte rechercher la côte ouest de la terre Victoria et reconnaître ses relations avec les terres de Kemp et d'Enderby. Il a le projet d'établir une station scientifique sur l'une des terres antarctiques, sur la côte occidentale de la terre Victoria, si c'est possible, où les savants de l'expédition se livreraient à des recherches pendant une année.

L'expédition anglaise est subventionnée en grande partie par la Société de Géographie de Londres et a pu être organisée grâce surtout aux efforts de Sir Clements Markham. Le commandement a été confié au lieutenant Robert F. Scott, de la marine royale; le second est le lieutenant Charles Royds, également de la marine royale.

Les travaux scientifiques seront dirigés par le Dr J. W. Gregory, professeur de géologie à l'Université de Melbourne, et précédemment attaché au *British Museum*, qui, après avoir fait un remarquable voyage en Afrique, a accompagné sir Martin Conway au Spitzberg. Avec lui doivent être M. T. V. Hodgson, attaché au laboratoire de zoologie de Plymouth, et le Dr Koettlitz, le géologue de l'expédition Harmsworth-Jackson à la terre François-Joseph. La mission se compose d'environ cinquante personnes.

Le navire qui doit porter cette expédition, la *Discovery*, a été construit à Dundee et lancé le 23 mars; il sera armé à Londres. Il est fait sur les plans de la *Discovery*, l'un des bâtiments de sir John Nares dans son expédition arctique de 1872-1873. Il mesure 52 m. 10 de long, sur 10 m. 50 de large, et déplace 1,500 tonnes.

L'expédition doit quitter Londres en juillet ou en août, et se rendre à Melbourne qu'elle compte atteindre en novembre.

C'est aussi en août 1901 que compte partir l'expédition écossaise

dirigée par le Dr William S. Bruce, qui comprendra six naturalistes, cinq officiers et vingt-six hommes d'équipage. Nous rappelons que M. Bruce a précédemment effectué une croisière autour de la terre de Graham (1892) et pris part aux expéditions de M. Fred. Jackson et du prince de Monaco.

Le navire, un baleinier norvégien de 600 tonnes, se dirigera vers les Falklands et, après y avoir fait relâche, s'engagera dans la mer de Weddel, et cherchera à atterrir sur le continent antarctique, à une latitude aussi méridionale que possible, mais sans prétendre atteindre le pôle sud. Le but de l'expédition est avant tout de se livrer à des recherches scientifiques.

Si l'expédition ne rencontre aucune terre vers le sud, elle fera route vers l'extrémité orientale de la terre de Graham, afin d'y installer une station. Le navire remontera vers les Sandwich et la Géorgie du Sud pour poursuivre l'exploration bathymétrique de l'océan Antarctique, et, l'été suivant, retournera ravitailler la station; le troisième été, il y reviendra pour rapatrier les membres de la mission.

Ces diverses expéditions établiront donc autour du pôle sud une suite de stations dont les observations se compléteront les unes les autres. Ainsi se trouve, en partie au moins, réalisé le vœu exprimé par M. H. Arctowsky que les nations maritimes se concertent pour installer, pendant une année, un polygone de stations météorologiques entre l'Amérique du Sud et les terres antarctiques.

Enfin, une expédition antarctique suédoise a aussi été annoncée pour 1901; elle est organisée par le Dr Otto Nordenskjöld qui a fait, on le sait, de nombreuses explorations dans les régions polaires. Elle sera embarquée sur l'*Antarctic*, navire qui a déjà fourni une carrière brillante dans les mers polaires. Le roi Oscar de Suède doit contribuer aux frais de l'expédition.

GUSTAVE REGELSPERGER.

SOCIÉTÉS ET CORPS SAVANTS, COURS ET CONFÉRENCES

Généralités.

COLONISATION. — M. Camille Guy, chef du Service géographique au ministère des Colonies, a démontré, dans une fort éloquence conférence, qu'un lien de solidarité unit et doit unir la marine et les colonies; en d'autres termes, il a mis en lumière la corrélation qui existe entre la puissance navale d'une nation et son expansion coloniale. L'exemple de l'Angleterre le prouve. Ce serait une illusion que d'entretenir un grand empire colonial sans s'être assuré d'une forte marine de guerre.

La nécessité de solides points d'appui pour la flotte éclate aux yeux si l'on envisage le cas de la lutte de deux marines militaires de force inégale appartenant à deux grandes puissances commerciales. « Les points d'appui, a dit M. Guy, doivent être plus que des magasins, plus que des centres de ravitaillement; ils doivent permettre à nos chefs militaires de compenser l'infériorité numérique de nos divisions navales, de menacer les colonies et le commerce d'un adversaire plus nombreux, mais contraint de protéger des biens plus nombreux aussi. » Le conférencier montre de quelle façon l'Angleterre, l'Allemagne et la Russie se sont préoccupées de cette question. Il termine en disant qu'il n'y a pas et qu'il ne peut pas y avoir de rivalité entre la marine et les colonies, entre la France coloniale qui naît et la flotte qui protège son existence. (*Ligue maritime française*, 17 avril.)

Europe.

RUSSIE. — M. le baron de Baye, qui avait été chargé d'une mission ayant le double objet de visiter les villes historiques de la Russie centrale et d'accomplir un voyage d'étude chez les Tatars Aderbaidjan, a parlé, devant la Société de Géographie commerciale, de la première partie de son itinéraire. Son excursion l'a conduit dans les villes de Pskov, Novgorod-la-Grande, Tver, Ouglitch, Iaroslavl, Rostov, Vladimir et Kostroma. Il a décrit les progrès de l'unification de la Russie, et montré l'importance de l'appoint de chacun de ces centres à la grandeur matérielle et morale de la grande principauté de Moscou, d'où devait naître l'empire des tsars. (*Société de Géographie commerciale*, assemblée générale, 16 avril.)

Asie.

CHINE. — M. Georges Weulersse, agrégé de l'Université, a rapporté d'un récent voyage en Chine des impressions sur la situation actuelle de ce pays, et sur les causes qui ont amené le soulèvement d'une partie du peuple. On a toujours dit qu'en Chine, malgré l'unité de race et de langue, et malgré l'unité

relative de religion, il n'y a pas d'unité nationale. Néanmoins, ainsi que M. Weulersse s'attache à le démontrer, on a vu naître une sorte de patriotisme chinois qui pourrait devenir, s'il se développait, un véritable danger pour les établissements des Occidentaux en Extrême-Orient. Le commencement d'organisation d'une armée chinoise mieux équipée et mieux instruite constitue une autre menace. Le seul moyen d'y parer est d'exiger le désarmement complet de la Chine.

Ces précautions prises, les nations plus avancées en civilisation ont une œuvre de civilisation à accomplir en Chine. Ce pays a beaucoup à apprendre d'elles au point de vue matériel, social et moral. La France ne peut s'abstenir de participer à cette intervention, car elle perdrait sa part des avantages économiques qu'elle peut en retirer.

Mais la pénétration en Chine rencontre des obstacles. Aussi faut-il savoir quelles ont été les causes du soulèvement de 1900. Ce sont, d'après M. Weulersse, certaines imprudences des missionnaires, la construction des chemins de fer, la tentative de réforme des examens et les annexions de ces dernières années.

Ce qu'il faut faire maintenant, c'est modérer le zèle des missionnaires, créer en Chine un enseignement moderne laïque à côté du vieil enseignement traditionnel, pratiquer une politique très ferme, exempte de violence à l'égard du peuple et de faiblesse à l'égard de la cour et des mandarins, réaliser l'union réelle des puissances en laissant à chacune pleine liberté de pénétration économique et d'expansion morale et même politique dans la zone qui lui est naturellement dévolue, enfin couper court sans hésitation à toute tentative de réaction du gouvernement impérial. C'est à ces conditions seulement que la Chine pourra rentrer dans le commerce du monde, sans partage brutal, sans conquête onéreuse et sanglante. (*Société de Géographie commerciale*, assemblée générale, 16 avril.)

— M. Charles-Eudes Bonin, vice-résident de France en Indo-Chine, signale comme le monument archéologique le plus important qu'il ait rencontré au cours de sa dernière mission en Asie centrale, les grottes des Mille-Bouddhas, près de Cha-Tchéou (Kan-Sou), cryptes bouddhiques ornées de fresques de style hindou qu'il considère comme le spécimen le plus ancien de l'art indo-bouddhique en Chine. M. Bonin communique des photographies de ces monuments, en fait l'historique et appelle l'attention de l'Académie sur son importance unique pour l'histoire des religions asiatiques. (*Académie des inscriptions et belles-lettres*, 3 avril.)

INDO-CHINE. — M. Doumer, gouverneur général de l'Indo-Chine, a fait un exposé de la situation économique de l'Indo-Chine en 1900. Il a rappelé que, depuis 1897, la métropole n'a plus à intervenir pour aider financièrement la colonie. Celle-ci a pu, par ses seules forces, parer aux nécessités générales et aux dépenses locales, et, par les fonds de l'emprunt qu'elle a été autorisée à émettre, elle a donné une vigoureuse impulsion aux travaux publics.

La prospérité de l'Indo-Chine se révèle par ce fait que, dès 1899, son budget général se solde par un excédent de 8 millions de francs, qu'en 1900, un excédent de 7 millions a été également encaissé et que, tout en servant

l'annuité des 50 millions réalisés sur l'emprunt et en amortissant entièrement les déficits antérieurs, on a mis en réserve 23 millions et demi. La dépense annuelle des travaux publics a été triplée; 170 kilomètres de chemin de fer sont déjà en exploitation; on a construit une ligne vers le nord de 137 kilomètres, et le mois prochain on mettra en adjudication la ligne de pénétration vers le Yunnan.

Avant 1897, le commerce général de l'Indo-Chine se tenait entre 200 et 215 millions. En 1897, il a été de 257 millions, en 1898, de 298 millions, en 1899, de 357 millions, et en 1900, de 471 millions. Les exportations, consistant principalement en riz, en thé et en poivre, ont passé de 115 millions en 1897 à 155 millions en 1900. (*Société de statistique de Paris*, 17 avril.)

Afrique.

Afrique occidentale française. — M. Aspe-Fleurimont, conseiller du commerce extérieur, parlant des rapports économiques de la France avec ses colonies de l'Afrique occidentale, a expliqué les préoccupations des industriels et du monde parlementaire, au sujet de cette partie de notre domaine colonial qui nous achète trop peu, nous vend encore moins et est très loin de produire ce qu'elle devrait eu égard à son étendue, au nombre de ses habitants et aux sacrifices considérables en hommes et en argent qu'elle a coûtés à notre pays. Il a exposé qu'il en serait longtemps de même, si l'on ne se décidait pas à doter ces vastes territoires d'une organisation rationnelle et appropriée aux besoins de chacun d'eux, et cela aussi bien en ce qui concerne le régime des terres que la main-d'œuvre indigène. L'appropriation des terres assurera la conservation des richesses naturelles; la réglementation de la main-d'œuvre, au moyen de contrats à court terme (six ou huit mois) sanctionnés par l'Administration, permettra la mise en valeur méthodique du sol et l'affranchissement progressif des indigènes qui apprécieront ainsi les avantages du travail. (*Société de Géographie commerciale*, 2e section, 12 avril.)

Dahomey. — M. E. Beurdeley, rédacteur au ministère des Colonies, qui a exercé pendant deux ans au Dahomey diverses fonctions administratives, et a pu étudier de près les différents types de la colonie, a dépeint, avec des détails fort curieux, l'organisation de la famille, la vie matérielle, commerciale et intellectuelle de l'indigène. Les Dahoméens, a-t-il dit, ont des défauts, mais ils ne sont dénués ni d'intelligence ni de moyens, et c'est à nous de savoir les transformer. Nous ne sommes pour eux ni des conquérants, ni des oppresseurs, mais des libérateurs qu'ils savent apprécier. (*Conférences de l'École coloniale*, 26 mars).

Territoires du Tchad. — Le capitaine d'artillerie coloniale Joalland a fait, à la séance annuelle de la Société de Topographie, une conférence sur sa brillante expédition dans le centre africain.

Prenant comme point de départ le moment où il obtient de son camarade Pallier l'autorisation de rester à Zinder avec 370 tirailleurs, le lieutenant Meynier et le sergent Bouthel, il décrit sa marche sur le Tchad, son arrivée dans le Kanem, ses combats contre les Tibous, sa lutte pour déjouer les intrigues

de Ouadaï et du cheikh Senoussi, son alliance avec Halifa Djérob, dont il rétablit l'autorité compromise, son traité avec ce chef du Kanem, ses tentatives pour rejoindre la mission Gentil, enfin son retour à Zinder, le 10 juillet 1900. (*Société de Topographie*, 15 avril.)

Médailles de la Société de Géographie commerciale. 1900.

Médaille Berge : M. Fernand Foureau (Mission Foureau-Lamy, de l'Algérie au Congo français par l'Aïr et le Tchad).

Médaille Meurand (France) : M. V. Groffier (Carte séricicole de France).

Médaille Gauthiot (Europe) : M. E. Lozé (Les charbons britanniques et leur épuisement).

Médaille Dupleix (Asie) : MM. Vernet et Dambmann (Les puissances étrangères dans le Levant); M. Aymonier (Le Cambodge).

Médaille Caillé (Afrique) : M. Charles Michel (Vers Fachoda).

Médaille Crevaux (Amérique) : M. Lix Klett (Études sur la République Argentine); M. Désiré Pector (Notes sur l'Américanisme).

Médaille La Pérouse (Océanie) : M. le commandant Laporte (Carte au 100,000^{e} de la Nouvelle-Calédonie); M. Louis Vossion (Les îles Samoa, les îles Hawaï).

Médaille Léon Dewez, directeur du Journal des Voyages : M. le commandant Houdaille (Étude du chemin de fer et du port, à la Côte d'Ivoire).

Médaille du Syndicat de la Presse coloniale : M. Jules Saurin (Création d'un centre agricole, industriel et commercial en Tunisie).

Médailles de la chambre syndicale des négociants-commissionnaires : M. Aspe-Fleurimont (La Guinée française); MM. Porte et Schneider (Voyage au cap Nome).

Médailles de la Société : MM. E. Lamy (La France du Levant); A. Chevalier (Recherches botaniques au Soudan); René Pinon et J. de Marcillac (La Chine qui s'ouvre); le colonel Penaud, du 14^{e} régiment d'infanterie (Carte de Brive et environs); Bonnel de Mézières (Voyage au Soudan).

Prix proposés par l'Académie des Sciences.

1901. *Prix Gay*, 2,500 francs. — Faire connaître la distribution des plantes alpines dans les grands massifs montagneux de l'ancien monde.

1901. *Prix Savigny*, fondé par Mlle Letellier, 1,300 francs. — Destiné à de jeunes zoologistes voyageurs.

1901. *Prix Tchiatchef*, 3,000 francs. — Destiné aux naturalistes de toute nationalité qui auront fait, sur le continent asiatique (ou îles limitrophes), des explorations ayant pour objet une branche quelconque des sciences naturelles, physiques ou mathématiques.

1902. *Prix Vaillant*, 4,000 francs. — Étudier la faune d'une île antarctique de l'Océan Indien.

1902. *Prix Delalande-Guérineau*, 1,000 francs. — Destiné à être décerné au voyageur français ou au savant qui, l'un ou l'autre, aura rendu le plus de services à la France ou à la science.

REVUE BIBLIOGRAPHIQUE

Généralités.

Exposition universelle. — Les colonies françaises. — La mise en valeur de notre domaine colonial, par M. CAMILLE GUY, chef du Service géographique et des missions au ministère des colonies. Paris, A. Challamel, 1900, 1 vol. in-8°, 648 pages. — Cet important ouvrage de M. Guy fait partie d'une série de volumes publiés par la Commission qui avait été chargée de préparer la participation du ministère des colonies à l'Exposition universelle de 1900. Il vient fort à propos, au moment où la période de conquêtes se termine et où commence celle de l'organisation, nous montrer le chemin parcouru et envisager l'œuvre coloniale dans son avenir.

M. Guy étudie dans une première partie la législation économique, financière, foncière et minière applicable dans nos diverses colonies; dans une deuxième partie, il expose tout ce qui a trait à l'exploitation de notre domaine colonial, c'est-à-dire à l'agriculture, aux richesses minières, à l'industrie, au commerce; une troisième partie est consacrée aux voies de communication et aux banques.

L'auteur met en relief la nécessité de développer l'agriculture aux colonies, mais une difficulté se présente, la main-d'œuvre, surtout pour nous qui avons de nombreuses possessions dans les régions tropicales. Il faut viser aussi à établir dans chaque colonie des cultures variées; la monoculture est un danger. Enfin il importe de guider le colon dans ses recherches et de substituer aux méthodes empiriques une mise en valeur rationnelle et vraiment scientifique; c'est là qu'apparaît le rôle des jardins d'essai.

En ce qui concerne les exploitations industrielles dans nos possessions lointaines, M. Guy pense que, si la liberté d'en créer doit y être absolue comme en France, néanmoins les colonies auront le plus souvent intérêt, surtout si on les aide par un tarif douanier bien compris, à vendre leurs matières premières à la métropole, et à concentrer tous leurs efforts dans le développement des produits naturels du sol.

Quant aux voies de communication, c'est l'une des questions les plus importantes pour la mise en valeur de nos colonies. Les routes et les voies fluviales ne suffisent pas; il faut des voies ferrées. Mais ce n'est pas le seul fait de l'établissement d'un chemin de fer qui rendra un pays riche; il faut que la ligne créée soit utile, c'est-à-dire unisse deux pays jusqu'alors séparés et ayant intérêt à échanger leurs produits, ou ait pour résultat d'amener à un port d'embarquement les richesses de l'intérieur. Mais quelquefois, à côté des chemins de fer d'exploitation, il y a lieu de faire des chemins de fer de pénétration, qui ont vraiment une force initiatrice et créatrice.

En résumé, des progrès indiscutables, auxquels nos adversaires même rendent hommage, ont été accomplis depuis dix ans, mais il faudra bien des années encore avant que l'œuvre d'organisation coloniale soit définitivement achevée.

G. R.

Exposition universelle de 1900. — Ministère des colonies. — Le Service géographique et des missions; historique, organisation, publications, par M. GEORGES ANTONY, Levallois-Perret, imprimerie Crété de l'Arbre, 1901, 1 vol. in-8°, 128 pages, avec cartes et gravures. — Ce n'est que de 1889 que date le Service géographique des colonies; il fut créé par un arrêté du secrétaire d'État des colonies, M. de la Porte. La direction en fut rattachée à celle des affaires politiques, alors confiée à M. J.-L. Deloncle, et le fonctionnement en fut assuré par un rédacteur de ce bureau, M. Georges Antony, auteur de la notice que nous signalons ici. En 1895, M. Chautemps, ministre des colonies, fit du Service géographique un bureau distinct chargé à la fois d'un service de renseignements et d'un service de publications, et mit à sa tête M. Camille Guy, agrégé d'histoire et de géographie. Peu de temps après, on y rattacha le Service des missions.

Après avoir exposé le fonctionnement de ces services dont il indique les desiderata, M. Antony fait l'histoire des missions françaises de 1889 à 1900; c'est un tableau complet de notre expansion coloniale durant cette période qu'il se trouve tracer ainsi. Il donne ensuite une énumération des publications cartographiques faites par les soins du ministère des colonies durant le même temps; il y en a une longue liste, et certainement, dans le public, on ne sait pas encore assez quelle est l'importance et quelle est la valeur des documents qui ont pu, dans une période de dix années, être publiés par le ministère.

G. R.

L'œuvre coloniale des chambres de commerce, par M. AUGUSTE TERRIER, secrétaire général du Comité de l'Afrique française (*La Dépêche coloniale*, 28 février et 1er mars 1901). — Les chambres de commerce ont concouru à l'expansion coloniale sous diverses formes : subventions aux explorations, envoi de missions commerciales, organisation de conférences et de cours, publications de rapports, etc.

La chambre de commerce de Paris n'est pas celle qui a prêté le concours le plus actif au mouvement colonial; l'importance et la variété de ses attributions commerciales en sont la principale cause. Cependant elle a subventionné les missions Mizon et de Béhagle; elle a organisé, en 1895, une mission d'étude au Transvaal, à la Réunion et à Madagascar, confiée à M. V. Hugot; elle a fondé, en 1884, la *Société d'encouragement pour le commerce français d'exportation*, qui est une société de patronage purement désintéressée.

La chambre de commerce de Lyon a toujours donné son appui à la cause coloniale. Dès 1834 et 1835, elle protesta contre les propositions d'abandon de l'Algérie. En 1862, elle reçut, après la chambre de Marseille, les chefs touareg, ramenés en France par le commandant Mircher et le capitaine de Polignac, après la signature du traité de Ghadamès. Elle subventionna divers explorateurs et organisa plusieurs missions commerciales dont l'une des plus importantes fut la mission en Chine que dirigèrent successivement M. Rocher et M. Henri Brenier, et à laquelle contribuèrent plusieurs autres chambres françaises.

La chambre de commerce de Marseille n'a pas été un auxiliaire moins actif

de la colonisation; son concours a revêtu les mêmes formes que celui de la chambre de Lyon. Elle a organisé des cours commerciaux.

Parmi les autres chambres de commerce citées par M. Terrier comme ayant rendu des services signalés à la cause coloniale, celles de Bordeaux, du Havre, de Lille, de Roubaix, de Dunkerque, de Valenciennes, de Toulouse, de Saint-Etienne, de Reims sont en première ligne.

L'œuvre coloniale à l'étranger, par M. AUGUSTE TERRIER (*La Dépêche coloniale*, 3-4, 5 et 6 mars 1901). — Les sociétés et les institutions privées qui s'occupent en Angleterre des choses coloniales sont très nombreuses. Parmi les sociétés de géographie, la *Royal Geographical Society* est la plus puissante et la plus célèbre par son action coloniale. La liste des voyageurs qu'elle a subventionnés serait longue à donner. Deux sociétés plus particulièrement coloniales sont l'*Imperial Institute* et le *Royal colonial Institute*. Les chambres de commerce sont aussi un auxiliaire puissant de la colonisation anglaise.

En Allemagne, la *Deutsche Kolonialgesellschaft*, fondée en 1887, joue seule le rôle rempli en France par les nombreuses associations coloniales. La propagande s'exerce par son journal hebdomadaire, la *Deutsche Kolonialzeitung*, revue très vivante, rédigée avec goût, et qui donne un tableau complet de l'expansion allemande. On ne voit en France ni en Angleterre aucun groupement colonial dont l'influence et la prospérité soient comparables à celles de la Société coloniale allemande. Sa force lui vient de l'absence de toute société concurrente et de la concentration entre ses mains de tout l'effort de l'initiative privée. Quant aux sociétés de géographie, elles jouent en Allemagne, au point de vue colonial, le même rôle qu'en France. Les chambres de commerce allemandes ne subventionnent pas, en général, les missions coloniales; celles de Hambourg, Lubeck et Brême font seules exception.

En dehors des sociétés de géographie, la Belgique possède la *Société d'Études coloniales*, qui a été fondée en 1894, et l'*Institut colonial international*, association exclusivement scientifique qui tient des assises tous les deux ans dans une des grandes villes d'Europe.

Esthétique de la photographie. 1 vol. in-fol., 96 p., avec nombreuses reproductions photographiques et une suite de 14 planches hors texte, publié sous la direction de M. PAUL BOURGEOIS, secrétaire général du Photo-club de Paris, avec la collaboration des membres du Photo-club; imprimé par MM. Draeger, frères. Paris, Photo-club, 44, rue des Mathurins. Prix : 16 fr. — Ouvrage de beau luxe, composé et imprimé avec une habileté exceptionnelle, c'est plus qu'une œuvre d'art, c'est une révélation d'art. La photographie, par suite de ses procédés en quelque sorte automatiques, a été longtemps considérée comme l'antithèse de l'art. L'exactitude et l'instantanéité avec lesquelles elle saisit les mouvements et les transformations trop rapides pour la lenteur de la vue humaine, les découvertes qu'elle apporte de profondeurs que l'œil est impuissant à sonder, en avaient fait l'auxiliaire de la science. On lui accordait qu'elle pût faire œuvre de vérité, mais on lui contestait la possibilité de faire œuvre de beauté; et voici maintenant qu'elle se montre non seulement auxiliaire mais créatrice d'art, en traduisant et en interprétant la nature. Au lieu de se borner à la

reproduction mathématique et brutale des choses, elle sait en faire ressortir l'harmonie et le sentiment. De même que le peintre, le photographe doit, s'il s'agit de figures, régler l'attitude des personnages; il faut qu'il sache voir s'il s'agit d'un paysage. Les photographies d'après nature, que nous admirons dans ce livre, montrent à quelle surprenante perfection il est possible d'atteindre, tandis que les textes qui les accompagnent initient le lecteur à tous les savants et délicats détails du métier. L'élégance du style dans les recommandations les plus techniques, n'est pas un des moindres charmes de cette œuvre remarquable. Comme le dit, en termes excellents, M. Roger de la Sizeranne, dans la plus littéraire des Introductions, « la photographie est une science qui se perfectionne, une doctrine qui se fonde, un art qui naît. »

La *Revue de Géographie* ne saurait trop louer l'œuvre des membres du Photo-club; elle souhaite que ses collaborateurs s'inspirent de ces modèles et se pénètrent de ces enseignements, lorsqu'ils essayent de faire revivre leur vie de voyageurs, en fixant par la photographie les scènes animées et les paysages des régions qu'ils explorent. G. N.

France.

Annales de l'Observatoire météorologique, physique et glaciaire du Mont-Blanc, publié sous la direction de M. J. Vallot, fondateur et directeur de l'Observatoire, 2 vol. in-4°, Paris, G. Steinhel, édit., 1900, t. IV et V.

Depuis longtemps déjà les variations de longueur des glaciers ont donné lieu à de nombreuses observations, qui ont servi de base aux théories glaciaires généralement adoptées. Mais, si l'ablation ou l'accroissement des glaciers a fait l'objet d'études importantes, aujourd'hui bien connues, il n'en est pas de même des fluctuations subies par leur niveau.

Pour élucider cette question et vérifier par des observations directes les théories, plus ou moins hypothétiques, émises par les anciens glaciairistes, une commission scientifique fut nommée en Suisse, il y a quelque vingt ans.

Cette commission, composée de savants et de spécialistes, parmi lesquels on compte, naturellement, M. le professeur F.-A. Forel, de Morges, institua tout un ensemble de travaux. Il est inutile, je pense, de faire ressortir l'importance de ces études; malheureusement pour la science, les membres éminents de cette commission n'ont pas encore cru devoir livrer au public le résultat de leurs recherches.

Notre compatriote M. Joseph Vallot a été plus hardi. Ayant entrepris dès l'année 1890 une série d'expériences préliminaires, analogues à celles de la commission suisse, il les reprit en 1891, et les poursuivit, chaque année, à l'aide de méthodes d'investigation extrêmement précises, jusqu'en 1899. Le récit très documenté de ces recherches vient de paraître : je vais essayer d'en donner succinctement l'analyse.

Dans l'esprit de l'auteur, il s'agissait uniquement, d'abord, de rechercher la valeur numérique des divers mouvements de la Mer de glace, en étudiant, séparément, les variations de niveau et de vitesse des glaciers, de manière à déduire plus tard de ces observations le rapport existant entre les variations de la vitesse et celles du niveau.

Ce travail minutieux et fort long a donné lieu à des séries d'observations et de calculs considérables. Son exposé comprend 123 pages d'impression et 61 planches hors texte. Les planches, réunies en Atlas, renferment la triangulation de la Mer de glace, de très nombreux profils en travers et en long, les graphiques des lignes de pierres peintes qui ont servi aux observations, les composantes horizontales et verticales dans les diverses parties du glacier, les courbes d'avancement, etc.

De ces laborieuses recherches et de l'ensemble des documents qu'elles ont fournis, se sont dégagés des faits nouveaux et inattendus. Ces faits, dont l'authenticité ne saurait être mise en doute puisqu'ils sont le produit de l'observation directe, ruinent les théories de l'infiltration suivie de regel et de l'action de la chaleur, pour expliquer la marche des glaciers. Il paraît impossible, en effet, désormais, d'établir une concordance entre les notions nouvellement acquises et les opinions émises antérieurement.

Contrairement à l'ancienne théorie, la vitesse des glaciers est constante en toute saison, selon M. Vallot; l'hiver ne produit pas de ralentissement, et la masse glacée ne subit aucune accélération pendant l'été. En outre, les changements de pente expliquent toujours les changements de vitesse. Il en est de même de l'action calorifique qui ne saurait plus être admise. De ce qui précède, il résulte donc que le mouvement des grands amas de glace doit être uniquement attribué à la pesanteur, c'est-à-dire que *la progression des glaciers est causée par le glissement de la masse, sous l'action de la pente du lit, aidée par la poussée des parties postérieures.*

Un autre fait nouveau, non moins curieux, a été également mis à jour par ces observations : c'est le rapport de la pente et de la vitesse verticale. Ce rapport établit une fois de plus la relation intime qui existe entre le mouvement des glaciers et celui des cours d'eau.

M. J. Vallot s'est aussi livré à des « expériences sur la vitesse de la circulation de l'eau dans les torrents et sur les glaciers », qu'il décrit dans un autre mémoire. C'est avec la gracieuse et active collaboration de Mme Gabrielle Vallot[1] que ces dernières observations ont été faites. Il ressort de ces expériences, que les masses glacées ne renferment pas de bassins intérieurs ni de moraine profonde : *la glace ne repose que sur la partie saillante des roches, polissant ces saillies, mais laissant aux eaux le soin de creuser les cavités qu'elle-même est impuissante à atteindre.*

Les conclusions qui précèdent ne seront peut-être pas acceptées par tous les glaciairistes. Quant à moi, je puis dire qu'elles sont absolument conformes aux résultats fournis par l'examen attentif des faits que j'ai longuement observés, personnellement, soit dans les Alpes, soit dans les Pyrénées.

Pour en finir avec le IV^{e} volume des *Annales...*, disons qu'il renferme aussi un intéressant mémoire de M. le D^{r} M. Andersen, de Berlin. Ce savant allemand vint de nouveau s'établir à l'Observatoire du Mont-Blanc, en 1898, pour déterminer l'*influence de la pression barométrique sur l'action chimique de la lumière directe du soleil.*

1. Mme Gabrielle Vallot a déjà publié divers travaux en collaboration avec son mari, entre autres une étude sur des « Expériences d'actinométrie chimique », dans le tome III des *Annales* paru en 1898.

Les efforts persévérants et désintéressés de M. J. Vallot, ainsi que ses études consciencieuses et toutes personnelles, lui ont valu de nombreuses distinctions honorifiques, au moment de l'Exposition universelle de 1900. Le jury de la Classe 29 a, notamment, décerné un grand prix à son projet de chemin de fer au Mont-Blanc, exécuté en collaboration avec M. Henri Vallot.

EMILE BELLOC.

Mlle Henriette d'Angeville. Une ascension célèbre au Mont-Blanc (1838), par M. J. CORCELLE. Bourg, 1900, 1 broch. in-8°, 70 pages. — Mlle d'Angeville est, on le sait, la première femme qui soit montée au Mont-Blanc. Déjà une alpiniste distinguée, Mlle Paillon, en avait écrit une biographie dans l'*Annuaire du Club alpin français* (1893). Charles Durier avait donné aussi sur elle d'intéressantes indications dans son volume *Le Mont-Blanc* (4e édit., 1897, p. 175). La notice de M. Corcelle est écrite d'après un document nouveau, le « Carnet vert », ou notes de voyages de l'ascensionniste, que vient de publier M. Augerd dans la *Revue alpine* (Lyon, 1900).

Europe.

La question finlandaise, par M. F. MOREAU, professeur à la Faculté de droit d'Aix (*Revue du droit public et de la science politique en France et à l'étranger*, septembre-octobre 1900). — M. Moreau expose la situation faite à la Finlande par le manifeste impérial du 3 février 1899 établissant l'ordre dans lequel doivent être élaborées et promulguées les lois concernant l'Empire, y compris le grand-duché. Avant cet acte, aucune loi ne pouvait entrer en vigueur sans le consentement des États; désormais la Diète est réduite à un rôle purement consultatif, dans la très grande majorité des cas. M. Moreau réfute les arguments des adversaires de la liberté finlandaise et il établit, d'après les faits historiques et le droit constitutionnel, qu'il y a bien un trône de Finlande, un État de Finlande; un grand nombre d'actes officiels attribuent ce caractère d'État à la Finlande. Nicolas II a cru sans doute avec sincérité user de droits incontestables, mais la vérité historique et juridique a été voilée à ses regards par les influences antifinlandaises.

Souvenirs de la Haute-Albanie, par A. DEGRAND, consul de France à Philippopoli. Paris, H. Welter, 1901, 1 vol. in-8°, 333 pages, 81 gravures. — Si quelques touristes s'arrêtent en passant à Scutari, il est peu de voyageurs qui, ainsi que M. Degrand, aient parcouru la Haute-Albanie et aient pu se faire *de visu* une idée exacte des mœurs de ce petit peuple englobé dans l'empire ottoman. Dans ce pays d'Europe qui est resté en dehors du progrès, on ne trouve ni chemins de fer, ni routes, ni voitures. La population vit encore de l'existence des temps féodaux; elle est armée, exempte d'impôts et isolée de tout contact étranger; quelques-unes de ses tribus sont fanatiques et insoumises. C'est là que vivent ces montagnards chrétiens, les Mirdites, chez lesquels le sentiment de la vengeance est exercé parfois avec une horrible cruauté, et dont la Porte a respecté l'autonomie.

M. Degrand est monté de Scutari jusqu'à Orosch, en Mirditie, où sept étran-

gers seulement, y compris le gouverneur général de Scutari, s'étaient rendus dans l'espace de vingt années. Il a visité Alessio, Durazzo, Tirana, Croïa.

L'auteur se demande quel peut être l'avenir de cette population jusque-là si délaissée et pour laquelle, au fond, toute innovation est odieuse. Si elle devait échapper un jour à l'autorité de la Turquie, arriverait-elle jamais avec les divisions qui existent de ville à ville, de montagne à montagne, à constituer un petit État? La réalisation d'une telle hypothèse semble encore bien éloignée. Rien n'indique d'ailleurs que, sous beaucoup de rapports, les Albanais gagneraient à un changement de situation. Ils ne sauraient donc être trop circonspects dans la manifestation d'aspirations que rien ne justifie, et dont ils seraient incapables de profiter actuellement.

Asie.

Comité de l'Asie française. Bulletin mensuel. — Le premier numéro du ***Bulletin*** du ***Comité de l'Asie française*** vient de paraître; nous rendrons compte ultérieurement de cette publication. Nous nous bornons à rappeler aujourd'hui que ce Comité a été fondé sous la présidence de M. Eugène Étienne sur le même plan que le Comité de l'Afrique française; il se propose d'être un centre d'études où l'on réunira tous les renseignements qui intéressent le développement de notre Indo-Chine et la défense de nos intérêts économiques et moraux en Chine, et où l'on s'appliquera, par une propagande incessante, à donner aux efforts particuliers une unité de direction sans laquelle ils risquent de demeurer stériles.

Mascate, par M. Emile Allemann, lieutenant de vaisseau (*Le Tour du monde*, 1901, livraisons 7 et 8).

Impressions parlementaires, par M. Étienne Clementel, député (*Revue bleue*, 2 mars 1901). — L'auteur donne en quelques lignes des indications intéressantes sur la situation de la Chine. Les 500 millions d'hommes qui composent l'Empire du Milieu sont convaincus de posséder la civilisation supérieure et méprisent ce que nous appelons le progrès. C'est une population travailleuse qui a su développer l'agriculture; elle vit à l'aise avec peu de charges. Elle jouit de grandes libertés, liberté d'association et de culte, indépendance vis-à-vis du pouvoir central. L'infiltration européenne ne peut être que très lente en Chine; mais si le Chinois accueille un jour le progrès industriel, il peut devenir un redoutable concurrent pour l'Occident. Notre politique en Extrême-Orient doit surtout s'appliquer à développer notre colonie indochinoise et à étendre notre influence du côté du Yun-nan.

Au Petchili et sur les frontières de Mandchourie, par M. G. Weulersse (*Le Tour du monde*, 1901, p. 97, 109, 121).

L'éditeur-gérant : Ch. Delagrave.

5882. — L.-Imprimeries réunies, B, rue Saint-Benoît, 7. — Motteroz, directeur.

L'EXPANSION EUROPÉENNE PENDANT LE XIX^E SIÈCLE

Carte extraite de l'Expansion Européenne _ G. Niox.

L'EXPANSION EUROPÉENNE PENDANT LE XIXE SIÈCLE

Imp. Dufrénoy

L'EXPANSION EUROPÉENNE

PENDANT LE XIXe SIÈCLE[1]

BIBLIOTHÈQUE

Quand on regarde un planisphère, il est assez difficile de discerner dans l'apparente confusion du coloris, la situation et la répartition des peuples et des nations sur les continents comme sur les océans. La distinction des divisions politiques du globe demande un examen assez attentif. Aussi avons-nous dégagé dans une assez large mesure la carte jointe à notre premier article[1], afin qu'elle réponde bien à l'exposé que nous voulons faire de l'expansion européenne au début du XXe siècle.

Parmi les puissances européennes, quatre seulement, la Russie, l'Angleterre, la France et l'Allemagne, sont en situation de faire valoir leurs revendications dans le partage du monde asiatique et africain.

Le Portugal et surtout l'Espagne n'ont plus que le souvenir et les embarras de leurs conquêtes coloniales. Ils ont laissé au Nouveau Monde des traces profondes de leur sang, mais leur rôle mondial paraît clos. L'Italie, en crise de croissance, a bien montré quelque appétit; ses forces ont trompé ses ambitions.

On ne parle pas de l'expansion de l'Autriche, encore moins de celle de la Suisse et du Danemark. Sans être indifférents à ce qui se passe dans le monde, ces États acceptent fort bien qu'on ne s'occupe pas d'eux.

La Suède et la Norvège regardent le découpage du globe, attentives à ce que les convoitises de l'Allemagne et de la Russie se détournent des ports scandinaves; mais ces ports se gonflent de flottes commerciales, qui tiennent déjà dans le monde une place plus importante peut-être que des surfaces territoriales.

1. Voir la *Revue* d'avril.

La Belgique a dû au hasard d'une entreprise royale d'être tenancière d'un domaine africain, dix fois plus grand qu'elle, et la Hollande garde précieusement, en dehors des querelles, le plus ancien groupement de colonies du monde.

Ces États ne jouent, on le voit, qu'un rôle secondaire, sauf la Hollande, dont le commerce se chiffre par près de 7 milliards, mais qui se tient pour satisfaite avec ses riches Indes océaniennes. Ils n'ont qu'à désirer de continuer à être respectés, et à se tenir à l'écart, s'il leur est possible, des grands conflits probables.

En dehors de l'Europe, un nouveau copartageant a surgi, et a pris rapidement position et large place. Il y était d'autant plus autorisé qu'il pouvait se réclamer de ses titres et droits d'Européen, et qu'en un siècle il a transformé un vaste continent et donné ainsi une des plus éclatantes preuves de la force et de l'expansion européenne. Les États-Unis forment aujourd'hui le cinquième grand État, partageur du monde.

Un bref aperçu comparatif sur la situation de ces cinq grandes puissances est nécessaire avant d'aborder le partage même du monde, et les questions qu'il soulève dans le présent et pour l'avenir.

⁂

Sur le planisphère, l'Empire russe frappe d'abord les yeux et étonne à la fois par ses dimensions et par sa cohérence en un seul et immense bloc. En effet, au contraire des autres puissances coloniales, la Russie n'a pas de colonies détachées, pas même le moindre îlot océanique. Tout est d'un seul tenant, et, si les limites varient, c'est en s'élargissant progressivement sur les territoires voisins. De la frontière de Pologne à l'océan Pacifique, des terres glaciales de l'océan Arctique aux montagnes de l'Asie centrale, sur un espace qui équivaut au sixième environ des terres habitées, l'expansion russe s'est lentement étendue, comme ces taches d'huile dont rien n'arrête l'agrandissement progressif.

Cette expansion a trouvé, en effet, dans la nature du sol les conditions naturelles de sa marche et de son succès.

Du jour où dans la plaine russe, se constitua un État assez fort pour vivre de lui-même, que cet État eût rassemblé autour du noyau central toute la plaine environnante, il devait fatalement

s'épancher partout où la plaine s'ouvrait devant lui. En outre, cet État, né au plus épais d'une masse continentale, avait besoin d'air et de lumière, et en même temps qu'il absorbait progressivement la plaine, il allait d'une marche invincible à la mer[1].

Or, l'immense région de la basse Europe, que prolonge la basse Asie, et qui forme aujourd'hui l'Empire russe, ne touche à la mer qu'à de longues étapes du foyer originel, et les mers qui la bordent sont inhospitalières ou fermées.

Au nord, l'océan Glacial n'est qu'un désert de glaces, tantôt immobilisées en banquises, tantôt secouées furieusement par les courants et les tempêtes. A peine si à l'extrême pointe de la plaine lapone l'influence des derniers effluves du Gulf-Stream ouvre aux navires quelques havres froids et peu habitables. — La mer Baltique et la mer Noire, grands lacs intérieurs, ne communiquent avec l'océan que par d'étroits goulets, faciles à intercepter par les puissances qui en ont la propriété. La Russie, du côté de l'Europe, ne trouvait donc que des débouchés difficiles et précaires.

Poussé par l'impérieuse nécessité de toucher à des mers libres, l'État russe, aussitôt dégagé de l'invasion mongole et des troubles de la première gestation, a commencé sa marche vers la mer, sur la grande plaine ininterrompue qui formait son domaine naturel. Et c'est ainsi que la conquête russe s'est étendue sur la Sibérie, sur l'Asie centrale; c'est ainsi qu'elle a atteint, à la fin de ce siècle, l'océan Pacifique et les mers d'Extrême-Orient, et qu'elle continue son avancée lente et irrésistible vers l'océan Indien.

L'expansion russe en Asie a, en effet, deux champs d'action distincts, mais la politique qui la conduit est la même, qu'elle marche vers l'est, par la Sibérie, ou qu'elle descende au sud, par l'Asie centrale. Par la première route, elle a atteint l'océan Pacifique, sur les rivages des mers d'Okhotsk, du Japon et de la mer Jaune. Par la deuxième, elle vise la mer d'Oman et le golfe Persique.

Il y a trois cents ans que l'expansion vers l'est a été commencée. Le premier initiateur fut le tsar Ivan le Terrible, qui reçut d'Yermak l'hommage de la Sibérie. L'expansion vers l'Asie centrale, esquissée au XVIIIe siècle, n'a été réellement entamée que dans ce

1. L'Empire russe est né dans la région de Moscou. Aujourd'hui, il s'étend sur une superficie de 22,400,000 kilomètres carrés, dont 5,400,000 pour la Russie d'Europe, 17,000,000 pour la Russie d'Asie (Caucase, Sibérie, Asie centrale). La population, qui était de 67 millions en 1851, monte actuellement à 130 millions, c'est-à-dire plus du double, et l'excédent annuel des naissances sur les décès dépasse un million.

siècle, mais elle a marché rapidement, et elle n'est plus aujourd'hui qu'à quelques étapes de l'océan Indien.

L'expansion russe a été et est encore une *pénétration continentale*. C'est sa caractéristique. Elle a marché, elle marche toujours par les routes de terre. La conquête a été faite par le soldat et par le colon russes, cheminant de verste en verste sur l'immense plaine, et, après des étapes inouïes à travers les plus rudes terres du monde, ne s'arrêtant qu'aux rivages de l'océan, ou au pied des barrières montagneuses. La montagne, en effet, a jusqu'ici limité l'expansion russe. Les Russes ne l'ont traversée qu'accidentellement, au Caucase et en Dzoungarie; mais le flot de leur émigration en bat les rebords et déjà monte aux brèches ouvertes, si hautes qu'elles soient, pour se déverser bientôt sur les revers méridionaux.

Cette conquête continentale n'a pas procédé de la même manière à l'est et au sud, parce que les plaines elles-mêmes ne se ressemblaient pas et que les objectifs, comme les milieux, offraient des résistances plus ou moins fortes à la pénétration.

L'expansion en Sibérie a eu le caractère d'une prise de possession pacifique et naturelle, s'étendant progressivement sur des régions de plaines prolongeant la plaine russe. Elle a été gênée et retardée par les rigueurs du climat septentrional et les énormes parcours, mais elle ne s'est heurtée qu'à des tribus faibles et disséminées. Elle n'a pris contact avec la Chine que lorsque l'océan était déjà atteint. L'émigration en Sibérie a été lente et continue. Les postes militaires de cosaques, jalonnant d'abord la route de pénétration et les relais de postes; les camps de transportés fixant ensuite les points d'occupation définitive autour desquels s'agglomèrent peu à peu les marchands, puis les cultivateurs, tous, depuis le cosaque jusqu'au paysan, amenant femme et enfants et assurant ainsi par la création du foyer la prise définitive et méthodique du sol; marche et invasion de fourmis que rien ne peut arrêter[1].

L'achèvement du Transsibérien donne maintenant à l'émigra-

1. La population de la Sibérie a doublé en 40 ans, par le fait de cette émigration. En 1854, on comptait moins de 3 millions d'habitants. Le recensement de 1897 a donné le chiffre de 5,700,000 individus, non compris les effectifs militaires. Ce chiffre est variable par suite du va et vient des travailleurs temporaires. L'émigration a augmenté naturellement avec la construction du Transsibérien, et le peuplement se fait dans la région parcourue par la voie ferrée et qui est la

tion vers l'Extrême-Orient la régularité et la rapidité du transport mécanique.

En Asie centrale et vers l'océan Indien, l'expansion russe n'a pas eu la même allure. Devant elle, s'ouvrait au nord de la Caspienne la steppe, mais cette steppe se terminait brusquement au sud contre de hautes montagnes. Entre la Caspienne et la mer Noire le Caucase se dressait. Ces obstacles naturels n'étaient pas seulement passifs; ils couvraient et renforçaient les résistances de peuples anciens, belliqueux, fortement attachés au sol, animés de traditions d'indépendance.

Du Pamir aux rivages de la Méditerranée, entre le Caucase, la Caspienne, la mer d'Oman et le golfe Persique, s'étend une région historique où ont fleuri de vastes empires, sur laquelle ont passé les migrations et les invasions. C'est la zone des contacts commerciaux et des chocs armés entre l'Europe et l'Asie. Les courants religieux s'y sont heurtés, comme les peuples et les races. Naguère encore, cette partie de l'ancien monde, quoique entourée de près par les civilisations et les puissances européennes, gardait un aspect farouche et hostile, refusant la sécurité du parcours aux explorateurs, aux négociants, aux missionnaires européens. L'Islamisme en avait fait sa terre d'élection, et quels que soient les noms et les divisions des peuples musulmans, Ottomans, Turcs, Bédouins, Arabes, Persans, Boukhares, Afghans, Turkmènes, Tatars, etc., c'était toujours le même fanatisme intransigeant qu'ils opposaient à la pénétration européenne. Il a donc fallu conquérir l'Asie centrale.

Pour atteindre le but que la politique russe s'était assigné, soit du côté de la mer Noire et de l'Asie Mineure, soit du côté de la Caspienne et de la mer d'Oman, elle a dû user de la force; et elle se maintient par la force. La conquête n'est pas encore finie. Il semble, d'ailleurs, que les Russes ont été entraînés vers l'Asie centrale comme par une sorte de reflux. Les Slaves étaient les derniers venus des grandes migrations, qualifiées aryennes; ils avaient été en contact avec les peuples touraniens et jaunes et ils furent submergés, pendant plusieurs siècles, par les invasions

partie la plus fertile de la Sibérie. En 1885, la Sibérie avait reçu 10,000 émigrants; en 1890, 30,000; en 1896, 200,000. Actuellement on compte une moyenne annuelle de plus de 100,000 émigrants.

jaunes. Les grands-ducs russes furent les sujets et les tributaires des khans mongols, et du sang mongol s'est infiltré dans le sang russe. Après avoir refoulé l'envahisseur, les Russes, prenant le sentiment de leur nationalité et de leur force, devaient fatalement aller chercher des représailles aux pays originaires de leurs anciens oppresseurs, et même, pour éviter de nouveaux retours offensifs, englober, à leur tour, sous leur domination, les vainqueurs de jadis dont la décadence du reste facilitait l'absorption.

L'expansion russe a donc suivi, en Asie centrale, les deux voies d'accès qui lui étaient ouvertes à l'ouest et à l'est de la Caspienne. Par la première, elle a franchi le Caucase et pénétré en Asie Mineure; par la deuxième, elle a conquis le Turkestan, la Boukharie; elle a abordé le Pamir, elle touche à l'Afghanistan et à l'Empire indien.

Entre les deux, la Perse forme une zone d'attraction, que la Russie envahit peu à peu.

En résumé, l'Empire russe, résultat de l'expansion russe, telle que nous venons de la caractériser, embrasse aujourd'hui les plaines du nord de l'ancien continent. Il a atteint la mer libre en Extrême-Orient, sur le Pacifique; nous verrons plus loin dans quelle situation il s'y trouve. Il tend actuellement à pénétrer en Chine en absorbant d'abord la Mandchourie; il pourra plus tard rouvrir les anciennes portes de la Dzoungarie, de la Kachgarie et de la Mongolie. Il est arrêté aux masses du Pamir et aux chaînes afghanes, mais l'influence russe devient prédominante en Perse, qu'elle enveloppe par le Caucase, la Caspienne et le Turkestan. L'accès à la mer d'Oman n'est plus qu'une question de temps.

Ce qu'il faut surtout retenir et ce qu'il y a de remarquable dans cet Empire, c'est son *homogénéité :* homogénéité territoriale, homogénéité politique. La volonté du Tsar s'y répercute, d'une extrémité à l'autre, sans opposition, secondée par cette faculté d'assimilation et de diffusion du Russe, qui, demi-asiatique, retrouve sa place naturelle dans les terroirs de l'Asie, et absorbe rapidement les peuples et les races, d'affinités diverses, mais auxquels l'unit une ancienne consanguinité.

L'Empire russe est ainsi unifié, et l'exploitation de ces immenses territoires a commencé avec la conquête et avec l'expan-

sion. Malgré la stérilité apparente d'une grande partie de ces régions, déserts de l'Asie centrale et toundras de l'Asie septentrionale, l'ensemble a une valeur très réelle, qui suffira à fortifier la richesse intrinsèque de la Russie et à élargir son influence économique[1]. La force de la Russie s'accroît, d'année en année, avec l'augmentation de la population, le peuplement et la mise en valeur du sol, et surtout avec les débouchés maritimes qu'elle a enfin conquis et qui permettent à ses flottes de commerce et de guerre, malgré les longs parcours, d'apparaître sur les grands théâtres océaniques.

L'expansion des trois autres puissances coloniales : Angleterre, France, Allemagne, ne ressemble en rien à celle de la Russie.

Enfermées dans des frontières contiguës que les vicissitudes historiques ont fini par fixer, la France et l'Allemagne n'avaient et ne pouvaient avoir d'expansion continentale. De même l'Angleterre; mais celle-ci a la chance unique de n'avoir que des frontières maritimes[2]. Pendant que la France et l'Allemagne se disputaient quelques lambeaux de frontière, l'expansion de la race et du commerce anglais devaient être fatalement maritimes et recherchaient sur les continents lointains les points d'accès auxquels les mers conduisaient leurs navires. A ce point de vue, l'Angleterre offre le type le plus complet de la puissance maritime et commerciale. Elle le doit à sa situation géographique, à la nature de son sol, au caractère de ses habitants, et elle a constitué un vaste Empire qui embrasse le monde entier.

Cet Empire n'a pas la consistance continentale de l'Empire russe, mais il lui est supérieur, en superficie, en population et en valeur économique. Il s'étale sur le cinquième environ de la terre habitable, il administre, assujettit et protège près de 400 millions d'êtres de toutes races, le quart de la population

1. Le commerce extérieur de la Russie ne dépasse pas encore 3 milliards et demi, mais son activité industrielle et son rendement agricole augmentent avec la même sûreté que s'est faite son expansion.
2. Le Japon est dans la même situation géographique, et c'est ce qui constitue l'importance de son rôle et de son développement en Extrême-Orient.

totale du globe, et son commerce atteint près de 20 milliards, la moitié du commerce du monde [1].

Le poète anglais s'écrie avec orgueil : « La diane matinale, suivant la course du soleil et tenant compagnie aux heures, entoure le globe d'une chaîne non interrompue de batteries guerrières. »

Et Gladstone a pu dire : « J'ai vu la force, la richesse, la puissance de ce pays augmenter au delà de toute attente, presque au delà de toute imagination. Vous pouvez regarder sans crainte n'importe quelle puissance, n'importe quelle nation du monde. »

L'enflure prodigieuse de cet Empire britannique s'est traduit récemment par une formule nouvelle : *l'Impérialisme*, dont l'emphase dissimule de réelles et impérieuses nécessités politiques et économiques. Mais, pour se rendre compte de la situation actuelle, il faut jeter un coup d'œil sur l'Empire lui-même, remonter à ses origines et aux causes mêmes de son développement, et examiner les différents éléments qui le composent.

Les causes générales de l'expansion britannique sont trop connues pour que nous y insistions, nous avons indiqué les trois principales :

La *situation géographique :* l'Angleterre est une île, aux rivages admirablement garnis de nombreux et bons ports, prédestinée par conséquent à l'essor d'une puissante marine.

La nature du sol : un bloc de fer et de houille, comme on l'a défini, dont l'extraction inlassable alimente d'innombrables usines et manufactures.

Le caractère des habitants : résultante des deux premières causes ; d'origine anglo-saxonne, type de Germain mâtiné de Scandinave, dont l'isolement continental a exalté la dureté de cœur originelle et l'individualisme brutal, pendant que la facilité de la sortie maritime développait le goût primitif d'aventure, de lucre, de pillage et de l'esprit d'association.

En résumé, terre naturellement protégée contre les dangers extérieurs, facilement fermée aux importations qui pouvaient nuire à son individualité morale ou à son développement écono-

1. Population : *Royaume-Uni*, 41 millions en 1900.
Empire des Indes, en 1901, 285 millions.
Colonies et protectorats, environ 55 millions.
Total : 381 millions, dont plus de 300 millions de sujets indigènes.

mique, mais largement ouverte à l'exportation d'une production surabondante, comme à l'expansion de la race [1].

Ainsi s'explique comment, au XVIIe siècle, à la fin des guerres civiles et religieuses qui faillirent compromettre la consolidation des libertés publiques, les Anglais commencèrent leurs exodes maritimes et inaugurèrent leur politique commerciale. Déjà, les troubles intérieurs avaient repoussé au dehors des essaims, qui allèrent chercher des foyers plus sûrs dans les « terres neuves », signalées en Amérique; cette émigration de puritains et de cavaliers, qui parut d'abord une saignée affaiblissante pour la nation, devait être au contraire la cause majeure de la reconstitution et de l'épanouissement du tempérament anglais.

A partir de ce moment, la politique de l'Angleterre s'affirme, en corrélation avec sa croissance industrielle. Elle proclame arrogamment son droit à la suprématie maritime et commerciale; elle l'appuie de toute la ténacité de l'âme anglo-saxonne et de l'union définitive des classes dans un commun orgueil de race et dans la reconnaissance unanime des libertés publiques et privées.

L'Angleterre peut, avons-nous dit, se fermer à l'invasion et à l'importation étrangère; elle l'a prouvé, en 1651, par *l'acte de navigation*, qui barrait l'entrée des ports anglais à toute marchandise coloniale ou étrangère, à moins qu'elle ne fût transportée sur navire anglais. Du coup, elle tua la puissance des armateurs hollandais. Elle s'ouvre, au contraire, à l'exportation, et ses navires, ses marins, ses commerçants partent à la conquête du monde. Ils sont rapidement maîtres de la mer, mais, sur les côtes, ils se heurtent à des résistances; ils trouvent des positions prises, occupées par d'autres, et surtout par les Français. L'expansion anglaise ne reculera pas; la géographie du globe est dès lors assez connue et les Anglais savent où sont les meilleures terres. Pour les posséder, l'Angleterre luttera, plus d'un siècle, contre la France, dont l'activité coloniale se dresse en travers de ses ambitions.

Tandis que la France s'épuise en luttes stériles afin de s'assurer une prépondérance éphémère sur l'Europe, l'Angleterre s'empare de tous ses établissements coloniaux. Les traités de Paris (1763),

1. Ce peuple si marqué d'individualisme est pourtant celui qui pratique le mieux l'association libre, et qui sait en tirer le meilleur parti. C'est que se réunir pour converser, comme nous Français, ou s'allier pour agir, sont deux choses différentes et presque opposées (E. Boutmy).

de Vienne (1815), marquent la fin de la lutte; mais, pendant la plus grande partie du XIX[e] siècle, l'Angleterre conserve les mains libres. Elle achève l'édification de l'Empire sur les quatre grandes bases continentales dont elle s'est rendue maîtresse : l'Inde, l'Amérique du Nord, le Cap, l'Australie.

Mais la préoccupation de la politique anglaise pendant le cours du XIX[e] siècle, et ceci est intéressant à constater, se porte très particulièrement et presque exclusivement sur l'Inde. L'Inde a été, en effet, l'enjeu essentiel de la grande bataille livrée au XVIII[e] siècle. C'est la *possession* par excellence, surtout depuis que les États-Unis ont échappé à la tutelle anglaise. Plus de 200 millions de consommateurs valent bien l'effort concentré d'une politique marchande, et c'est ainsi que nous voyons, peu à peu, les routes maritimes, qui s'y dirigent, saisies successivement par l'Angleterre, les postes stratégiques et les dépôts de charbon, s'échelonner sur les mers, la production manufacturière voguant à pleines cales vers cette péninsule bénie, terre d'exploitation comme il n'en existait pas avant la découverte de la Chine.

Le *Times* a pu dire en 1875, que toute la politique anglaise consistait à garder l'Inde et les routes qui y conduisent[1].

Cependant, si la politique industrielle et commerciale visait l'exploitation de l'Inde, la race, qui gonflait avec la prospérité et la richesse, développait aussi son expansivité, et l'accroissement de la population se déversait aux terres où elle trouvait un sol fécond et un climat favorable.

Peu à peu, le Canada, le Cap, l'Australie se peuplent d'émigrants énergiques que ne tourmente pas la nostalgie du retour, et il s'y forme des rameaux anglo-saxons, que la seconde et la troisième pousse étendent, fortifient et implantent plus profondément au sol. A la fin du XIX[e] siècle, cette floraison des colonies

1. Le tableau des grands postes stratégiques et dépôts de charbon de l'Angleterre est assez saisissant pour que nous l'insérions en note :

Route de la Méditerranée et de l'Extrême-Orient : Gibraltar, Malte, Chypre, Alexandrie, Suez, Aden, Bombay, Trincomalle et Colombo (Ceylan), Rangoon, Singapore, Hong-kong, Veï-haï-veï.

Routes de l'Atlantique : Terre-Neuve, Halifax, les îles Bermudes, Port-Royal (Jamaïque), îles Falkland; — Ascension, Sainte-Hélène, le Cap.

Routes de l'océan Indien et d'Australie : île Maurice, King George's Sound, Melbourne, Sydney.

Routes du Pacifique : Auckland, îles Viti et autres îles océaniques, Vancouver.

Les routes de l'Atlantique et du Pacifique sont reliées entre elles par le chemin de fer transcontinental canadien, d'Halifax à Vancouver.

de peuplement va déterminer dans l'expansion anglaise une orientation nouvelle. En effet, voilà répandus sur le monde, séparés par des mers, sous des cieux différents, des groupements de plus en plus importants d'Anglo-Saxons, constituant de véritables États nouveaux, avec leurs aspirations et le sentiment de leur jeune vitalité. Ce ne sont plus de simples escales sur les routes des Indes ou des entreprises de colonisation de plus ou moins vaste envergure. Les hommes du Canada, de l'Afrique australe, de l'Australie parlent et agissent en anglais, oui, mais ils deviennent des forces sociales et économiques avec lesquelles la métropole doit compter.

La maison commerciale, London et Cie, dont le principal revenu venait de l'Inde, trouve des concurrences dans ses succursales émancipées. Et, de cette contradiction, peut-être plus apparente que réelle entre l'action commerciale pure et l'expansion de la race, est sortie une politique nouvelle, celle de l'*Impérialisme*. Cette politique, dite impériale, répond en effet à la nécessité, que les hommes d'État anglais ont parfaitement sentie, de resserrer les possessions et colonies anglo-saxonnes, dans une union plus étroite, qui garantisse à la fois les intérêts économiques de la métropole et de chaque colonie.

« Je bois au commerce et à l'Empire... — L'Empire c'est le commerce... — Le commerce est le premier des intérêts politiques. » Ces toasts précis et énergiques de M. Chamberlain, l'auteur de la formule impérialiste, la définissent nettement.

L'Impérialisme vient au secours du commerce anglais, fin suprême et raison sociale de l'Empire britannique.

Ce commerce est menacé, les dernières statistiques en font foi, par les concurrences des États-Unis, de l'Allemagne, et même, comme nous l'avons dit, par celle des fils de la maison : Canadiens, Australiens, ces derniers surtout. Réunir tous les pays de langue anglaise en un vaste Empire anglo-saxon qui engloberait tous les Anglo-Saxons du monde, même les États-Unis, telle est l'idée-mère ; le but pratique de l'association impériale n'est pas un songe-creux. Cet empire ainsi conçu constituerait une union douanière pan-britannique, supprimant ou atténuant les douanes intérieures, se protégeant contre l'étranger et devenant par le fait de cette puissante fédération économique un colossal *office*, monopolisant les produits du monde et imposant aux autres nations la suprématie du marché anglais.

Ainsi se résume, au début du xx^e siècle, l'expansion anglaise. Et il suffit de la signaler dans la tranchante et hautaine signification que lui a donnée M. Chamberlain pour en montrer les difficultés et les dangers. Un monopole pareil devra fatalement s'imposer par la force; alors ce sera la guerre avec les puissances rivales, et la guerre, pour l'Angleterre, pourrait avoir des conséquences d'une gravité particulière[1].

Mais, sortant des problèmes politiques et militaires que soulèvent les éventualités d'avenir de l'Impérialisme, nous résumerons la situation actuelle de l'Angleterre en constatant qu'il y a eu, dans l'expansion anglaise, un double caractère, l'un dû à la politique de commerce, l'autre à l'expansivité de la race; l'un créant cet immense empire, qui exploite le monde et fait de l'Angleterre le plus riche pays du globe[2]; l'autre, créant des peuples nouveaux, de même race et ayant même langue[3], mais dont les destinées différentes dépendent de la situation géographique et de la valeur du sol qu'ils habitent. Et ceci n'est pas le moindre titre de gloire de l'expansion anglaise.

Il faut constater aussi les contradictions et les dangers qui résultent des nécessités commerciales et économiques de l'Angleterre, elle-même productrice et marchande, et des rivalités des États nouveaux issus d'elle, dangers auxquels elle essaye d'échapper par l'impérialisme économique et douanier, ralliant tous ses enfants dispersés dans le but d'engager une lutte suprême contre les concurrences étrangères. L'Angleterre a cru pouvoir engager les États-Unis dans cette alliance impériale; elle a essayé de les y

1. « Nous sommes si bien habitués à voir arriver ponctuellement dans nos ports tout ce qui nous est indispensable pour vivre et travailler que l'idée ne nous vient même pas que les choses puissent aller différemment. Et pourtant, il n'est pas douteux qu'aux premiers bruits de guerre avec une grande puissance maritime, le prix du pain doublerait d'emblée dans toute l'Angleterre, et l'on assisterait à une panique industrielle comme on n'en a pas vu souvent. Cette panique serait parfaitement justifiée, car, en l'état actuel, la Grande-Bretagne ne pourrait pas assurer ses approvisionnements. » (Sir Samuel Baker.)

Que l'Angleterre ne reçoive plus de blé, l'Impérialisme nourrira-t-il ses habitants?

2. Nombre de navires battant pavillon anglais: 38,500 navires jaugeant 10,600,000 tonnes, dont 12,500 vapeurs jaugeant plus de 9 millions de tonnes. La marine marchande des colonies anglaises est comprise dans ce total; elle s'est fortement développée en Australie et en Nouvelle-Zélande.

La marine marchande française n'a que 1,200 vapeurs jaugeant moins de 500,000 tonnes, et son tonnage total n'atteint pas 1 million.

3. La langue anglaise est parlée par plus de 160 millions d'hommes, dont 60 millions environ aux États-Unis.

entraîner par la voix de M. Chamberlain. Elle a échoué, et la raison en est qu'elle a entrepris ce rapprochement intéressé au moment même où les Anglo-Saxons des États-Unis sortaient de leur isolement américain pour faire à leur tour de l'expansion coloniale. C'est en effet une des nouveautés de la fin du siècle, que nous avons signalée plus haut. L'expansion et la politique des États-Unis se rattachent aujourd'hui étroitement à l'expansion européenne. Leur croissance rapide a été un des résultats les plus remarquables de l'expansivité des peuples européens, qui y ont tous participé[1]. Il n'est pas étonnant que ces fils de l'Europe, après avoir grandi dans d'aussi magnifiques performances, devenus les premiers producteurs agricoles et industriels du monde, aient cherché, à leur tour, à assurer leur prépondérance économique et à prendre dans le partage du monde la part qui leur semble due.

A l'impérialisme anglais, qui avait la prétention d'absorber les Américains, répond l'impérialisme américain, qui rêve la domination sur toute l'Amérique, sur l'océan Pacifique, et même sur l'Extrême-Orient[2]. Les Américains n'ont pas les mêmes procédés que les Anglais; mais leur impérialisme courra des dangers semblables, et peut-être se heurteront-ils les uns aux autres.

Actuellement, l'expansion américaine vise la domination des Antilles, qu'elle considère comme appartenant à sa sphère d'attraction immédiate, et la suprématie sur la route de l'Extrême-Orient à travers le Pacifique. Elle a dépouillé la faible Espagne des débris de son empire colonial, Cuba, Puerto-Rico, les Philippines. En attendant qu'elle puisse englober, à l'amiable ou de force, les petites Antilles voisines, elle a annexé dans l'océan Pacifique, les îles Hawaï, une partie des îles Samoa. Et de Manille, les Américains surveillent, en y prenant une part active, les complications d'Extrême-Orient.

1. Population (1900) : 76,000,000. — En 1790, elle atteignait à peine 4 millions. Depuis 1890, elle a augmenté de 13 millions.

On compte que l'Europe a fourni environ 17 millions d'immigrants, presque tous établis sans esprit de retour et qui comprennent environ 7 millions d'Anglais, Irlandais et Écossais, 5 millions d'Allemands, un million de Scandinaves (Suédois, Norvégiens, Danois), près d'un million de Franco-Canadiens, beaucoup d'Italiens, un demi-million de Français, etc.

2. Nombre de navires battant pavillon américain : 22,700, jaugeant 4,900,000 tonnes, dont 6,800 vapeurs jaugeant 2,500,000 tonnes. C'est la deuxième marine marchande du monde.

⁂

Dans cet envahissement anglo-saxon, tant anglais pur qu'américain, qui a pris, semble-t-il, les meilleures terres du monde, on peut se demander, avec une certaine surprise, comment d'autres puissances, comme la France et l'Allemagne, ont pu trouver place et constituer l'une et l'autre, mais surtout la France, un domaine colonial, qui, sans être comparable à celui de l'Angleterre, est si peu à dédaigner qu'il a excité l'envie et la malveillance des Anglo-Saxons. Nous en avons dit précédemment les causes générales, et nous avons ajouté que l'Angleterre, trop sûre de son hégémonie, avait négligé de surveiller la France et l'Allemagne.

Le partage de l'Afrique a, tout d'un coup, ouvert de nouveaux champs à l'expansion européenne. Et, dans ce partage, la France a su assez habilement se tailler une large part, moindre en vérité qu'elle aurait pu le faire, mais encore intéressante. La conquête de l'Algérie, du Sénégal, du Soudan, du Congo, le protectorat de la Tunisie, l'annexion de Madagascar, ont compensé en partie l'abandon de l'Egypte. Mais le fait caractéristique de la politique coloniale française a été la constitution de l'empire indo-chinois, en face de l'empire des Indes, et au seuil de l'Extrême-Orient.

Le domaine colonial de la France couvre aujourd'hui une superficie de 7 millions et demi de kilomètres carrés, avec une population globale qui approche du chiffre de 40 millions. Certes, nous ne pouvons le comparer à l'Empire britannique, pas plus que nous ne pouvons mettre en parallèle les deux politiques coloniales, française et anglaise.

La reconstitution du domaine colonial français a été l'œuvre plutôt de l'initiative individuelle que de la politique générale. Ce sont des isolés qui ont engagé l'affaire, isolés qui se sont accordés dans de communs efforts, missionnaires, soldats, commerçants, explorateurs, et qui ont entraîné peu à peu le gouvernement, poussé ou non par l'opinion publique. Il n'y a pas eu, à proprement parler, au moins jusqu'à ces dernières années, de politique commerciale, ni d'expansion régulière de la race, ou plutôt il y a eu de l'une et de l'autre, mais confusément, sans qu'on puisse distinguer nettement la suite des idées et des faits. Heureusement, il

restait une tradition coloniale, des souvenirs glorieux, et ce qui valait encore mieux, des positions arrachées au désastre. De cette tradition, de ces souvenirs, de cette situation coloniale, si faible fût-elle, est sortie la rénovation de l'expansivité française.

Mais la politique dirigeante de ce mouvement instinctif en est encore à chercher son orientation définitive. On la sent pourtant depuis 1885, au milieu des contradictions, des oppositions intérieures et extérieures. Nous en sommes évidemment à la fin de la période de conquête, d'inventaire, de tâtonnements, et l'assurance revient à cette expansion de la race, si souvent niée, si longtemps maîtrisée par l'internement sur un sol trop charmeur, par le manque d'horizon lointain, et qui, trouvant les issues qui lui manquaient, rendra précisément à la souche française la sève défaillante.

Il ne faut point cependant s'illusionner et espérer que la race française projettera au loin de par le monde, ces essaims vigoureux qui marquent la fécondité des races anglo-saxonnes et germaniques. Ce n'est point sans doute faute ou faiblesse du sang, mais les terres d'épandage et de floraison nous manquent.

L'Algérie et la Tunisie sont nos deux seules colonies, propices au peuplement, et l'expansion de la race s'y est fait sentir par le transplantement de près de 300,000 Francais; elle s'y développera encore, à côté des autres éléments européens qui l'ont accompagnée, mais elle est forcément limitée par la présence d'une population indigène qui ne peut disparaître et tient une partie du sol. Les autres possessions françaises sont du type de la colonie d'exploitation. Elles ne demandent pas d'émigration en masse, nos mœurs ne s'y prêtent pas d'ailleurs, mais de l'émigration de capitaux et d'intelligences dont notre France est prodigue.

On peut espérer que ce mouvement d'idées et d'hommes, si nécessaire au maintien de l'action morale et économique de la France, réalisera les espérances fondées sur cette renaissance soudaine de la colonisation française. La politique coloniale de la France se précise, et si elle n'a pas l'âpreté et la haute allure de la politique anglaise, son intervention, nettement accusée, n'en exerce pas moins déjà dans les affaires du monde une influence qui ne peut que grandir. Récemment, la *Gazette de Cologne* consacrait un long article à l'éloge de la politique et de l'action mondiales de la France. D'ailleurs les chiffres apportent déjà leur

sanction : dans le commerce extérieur de la France, qui se chiffre par environ 8 milliards, les colonies entrent pour 1,200 millions, avec une augmentation de 300 millions en dix ans.

Ce qui fait aussi l'honneur de la France au dehors, c'est le protectorat religieux, qu'elle garde généreusement, même contre de fâcheuses excitations intérieures. Ce droit, acquis par son passé historique, domine et éclaire sa nouvelle histoire coloniale, et, à défaut peut-être de cet or et de cette suprématie économique dont d'autres peuples sont avides, il lui donne l'élévation de la pensée et la fermeté de la parole, qui font reconnaître partout l'âme et le cœur d'une race supérieure.

L'Allemagne, tard venue dans la course aux possessions exotiques, a été pourtant, nous l'avons vu, la cause décisive de la mise en liquidation de l'Afrique et de l'Asie. Elle n'a guère trouvé de place qu'en Afrique, où elle a arboré le pavillon impérial sur quatre pans de territoires, assez inégaux de surface et de valeur, et désunis : Togoland, Cameroun, Sud-Ouest et Est-africain allemands.

En Océanie, elle a profité de la détresse de l'Espagne pour lui acheter quelques archipels : Mariannes, Carolines, qu'elle a ainsi arrachés à la convoitise américaine; elle occupe une partie des Samoa; elle a annexé quelques îles qui ont pris le nom du grand chancelier, initiateur de la politique coloniale allemande, et elle tient une part de la Nouvelle-Guinée.

Mais si son domaine colonial n'est pas vaste, et n'offre pas encore à sa population et à son commerce des débouchés suffisants[1], l'activité commerciale et l'expansion de l'Allemagne se sont étendues sur d'autres champs d'opérations et avec une intensité remarquable depuis trente ans. Il y a 10 millions d'Allemands aux États-Unis, et l'émigration allemande descend maintenant vers l'Amérique du Sud[2]. Le commerce allemand fait une concurrence, souvent victorieuse, aux commerces anglais et français, en Europe, en Asie Mineure, en Extrême-Orient[3].

1. Le commerce de l'Allemagne avec ses colonies ne dépasse guère 25 millions sur un commerce extérieur total de plus de 11 milliards.

2. Cette émigration diminue, surtout aux États-Unis, soit que la richesse de l'Allemagne ait augmenté, soit que le gouvernement ait pris des mesures pour l'enrayer.

3. Hambourg est, avec Liverpool et Anvers, un des trois grands ports de l'Europe. La marine marchande allemande est au 4e rang.

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

Carte extraite de l'« ATLAS DE GÉOGRAPHIE GÉNÉRALE .G. NIOX. »
CH. DELAGRAVE Éditeur, 15, rue Soufflot, PARIS.

AFRIQUE OCCIDENTALE FRANÇAISE

…RALE .G.NIOX.»
CH.DELAGRAVE Éditeur, 15, rue Soufflot, PARIS.
Imp. E. DUFRÉNOY Paris.

La puissance d'expansion de la race est donc considérable, mais elle a un autre caractère et surtout d'autres procédés que celle des autres puissances. Elle porte d'abord la marque personnelle de celui qui la dirige, de l'Empereur, sans perdre cette note de brutalité et de coup de force coutumière à la politique prussienne. Telle elle vient de se montrer dans cette effraction de la terre chinoise, dont elle a donné le signal par la prise de Kiao-tcheou.

L'idéalisme grandiose de l'empereur Guillaume II se complaît aux effets de scène imprévus et stupéfiants. La prospérité matérielle de l'Allemagne ne peut que l'y exciter et l'y aider; il pousse l'Empire et les Allemands hors des frontières continentales. Ce n'est pas sur son petit domaine colonial qu'il faut juger l'expansion allemande, mais sur sa rapide diffusion dans le monde entier, prête à prendre partout la première place, jetant aisément dans la balance du marchand la lourde épée du soldat, et plutôt disposée à provoquer les conflits qu'à les apaiser.

Ainsi se présentent en ce moment les grands partageurs du monde, inégaux en apparence, mais compensant leurs forces par les caractères différents de leurs appétits et par les alliances de circonstances. L'expansion continentale de la Russie, avec son avancée lente et irrésistible vers les mers, est peut-être plus sûre de l'avenir que l'exploitation commerciale du monde, poursuivie par les impérialismes outranciers anglo-saxons. Entre ces deux formes opposées de l'expansion européenne, l'influence morale exercée par la politique de la France maintiendra, pendant un certain temps, une sorte d'équilibre qui facilitera peut-être la liquidation pacifique des conflits d'intérêts et d'ambition.

Cette esquisse serait incomplète si elle se bornait à l'exposé succinct, qui vient d'être fait, de la situation respective et des positions prises par les grandes puissances mondiales. Ce qui a été dit de l'expansion et du caractère de chacune d'elles montre qu'elles ne peuvent ni ne veulent s'isoler dans le domaine qu'elles ont acquis. Si ces domaines étaient tous d'un seul bloc, comme

celui de la Russie, on pourrait peut-être espérer, avec les économistes philanthropes qui rêvent l'embrassement universel, que les frontières et les zones naturelles d'expansion pourraient être fixées, et que chacun s'occuperait chez soi à développer sa prospérité, en entretenant avec ses voisins de bons rapports politiques et économiques. Mais, par le fait même du lotissement des domaines coloniaux et de l'entremêlement fatal des parts et des intérêts, les convoitises et les concurrences se heurtent, les points de contact sont multipliés à l'infini, sur toute la surface du monde, et les passions individuelles et nationales n'en ont été que plus excitées. L'histoire nous montre qu'en Europe, les frontières ont été disputées au pied carré, et que les traités les plus formels, ceux mêmes que la force continue à appuyer, ne sont observés qu'avec des arrière-pensées, toujours justifiables pour l'amour-propre de chaque peuple et les desseins de quelques hommes d'État ambitieux. Si les États européens semblent avoir, sur le vieux continent tant de fois déchiré par leurs divisions et leurs querelles, accepté une trêve qui se prolonge, ils n'ont fait que déplacer et élargir même les champs de bataille.

Jadis, a-t-on dit, on se battait de ville à ville, de seigneur à seigneur. Puis les rassemblements de sol et de peuples se sont faits et l'on s'est battu de province à province et d'État à État. Actuellement, tous les peuples civilisés sont en contact hors d'Europe et ils entrent en conflits avec des peuples d'autre race. La lutte s'engage aujourd'hui entre l'Europe et l'Asie ; demain peut-être elle sera menaçante entre l'Europe et l'Amérique, mais ne serait-il pas vain de chercher à pénétrer les inconnus de l'avenir ?

On peut prévoir cependant que les Européens arriveront à se gêner les uns les autres hors d'Europe. Ce qui se passe en Chine l'annonce déjà; des chocs se produiront sans doute, pour la conquête des marchés nouveaux que l'âpreté de la lutte industrielle cherche à exploiter. Ce sont ces conflits probables, les milieux et les conditions de cette lutte qu'il nous reste à examiner.

F. Brugière.

(*A suivre.*)

LA CONQUÊTE DU TOUAT

ET LE MAROC

Notre prise de possession de l'Algérie qui vient de se terminer par l'occupation du Touat a présenté deux phases bien distinctes : une période de conquêtes aussi brillantes que difficiles, une période beaucoup plus longue d'atermoiements et de mesures timides.

Commencée par des gouverneurs militaires qui lui imprimèrent une vigoureuse impulsion, la conquête s'est développée, en dépit des hésitations, des reculs du début, des résistances les plus opiniâtres, du génie d'un grand chef arabe, avec un succès toujours grandissant. En 1854, vingt-quatre ans après le débarquement de nos soldats à Sidi Ferruch, nous étions les maîtres du Tell et de la plupart des oasis du Sahara algérien.

Il restait peu à faire et cependant nous avons mis quarante-six ans à l'accomplir.

Certains pensaient à cette époque qu'on pouvait et qu'on devait s'arrêter, mais, depuis longtemps, on s'était aperçu qu'en Algérie, il fallait être maître partout sous peine de n'être en sécurité nulle part[1]; on résolut donc de pousser toujours plus avant et d'atteindre dans le désert ces dernières oasis qui ne nous étaient connues que par les récits de quelques explorateurs, mais où nos ennemis et nos dissidents trouvaient à la fois des refuges et des ravitaillements assurés.

Le résultat fut cherché d'abord d'une manière pacifique; on essaya d'attirer les caravanes du Soudan à Ghadamès à l'est, au Touat à l'ouest, d'y envoyer les nôtres et de faire sur place des échanges favorables à notre commerce. On espérait ainsi un double résultat : prendre pied dans le pays et rétablir le courant

1. Daumas, *le Sahara algérien.*

commercial qui, avant notre arrivée en Algérie, reliait le Soudan à la régence d'Alger. Ces tentatives furent vaines et on dut revenir à la politique de conquête par les armes. La Turquie nous ayant devancés dans l'occupation de Ghadamès et de Ghat, il ne nous restait plus à conquérir que les oasis touatiennes et à nous assurer du chemin qui devait nous y conduire le plus directement par les vallées de l'oued Zousfana et de l'oued Saoura.

L'insurrection des Oulad Sidi Cheikh, la guerre de 1870, l'insurrection de 1871, le massacre de la mission Flatters, les longues années de renoncement à toute entreprise hardie qui s'ensuivirent, les hésitations de notre politique envers le Maroc, même après la convention de 1890 avec l'Angleterre, reculèrent de jour en jour la décision définitive.

M. Laferrière vint, en 1898, prendre possession du gouvernement général de l'Algérie avec la ferme résolution d'en finir. Il commença par accorder l'aman à Bou Amama et à s'assurer au Gourara le concours des Kenadsa, serviteurs religieux des Oulad Sidi Cheikh; la mission Foureau-Lamy, qui devait reprendre à peu près le programme du lieutenant-colonel Flatters, fut organisée et partit de Ouargla le 23 octobre 1898. Enfin, en 1899, l'occasion naquit des circonstances. M. Flamand, continuant ses explorations méthodiques du Sahara, fut attaqué, le 28 décembre, dans la région d'Iguesten par des contingents venus d'In Salah et des ksour voisins. Son escorte, commandée par le capitaine Pein, les repoussa victorieusement et prit possession de Ksar el Kebir; quelques jours plus tard, le même capitaine Pein, renforcé par les spahis sahariens, remportait à Deghamcha un nouveau succès et recevait la soumission de la population de tout le groupe d'In Salah[1].

Le charme était rompu, le maintien de l'occupation de l'oasis décidé, la conquête du pays tout entier allait bientôt suivre. Dans ce but, des colonnes partirent des divisions d'Alger et d'Oran. Celle du lieutenant-colonel d'Eu pénétra dans le Tidikelt et s'empara des oasis d'In Ghar après un combat acharné et sanglant et le bombardement de la kasba d'el Akhal. Cette victoire fut suivie de la soumission de toute la contrée jusqu'à l'oued Messaoud à l'ouest. D'autres colonnes pénétrèrent au Gourara par le nord et occupèrent Tabelkosa et Timmimoun (6 mai).

1. Bernard et Lacroix, *Historique de la pénétration saharienne.*

Les opérations, interrompues pendant les grandes chaleurs, ont repris à la fin d'août; dans plusieurs combats, notamment à Chellala et Metarfa, nos troupes rencontrèrent les Berabers de l'oued Guir, qui s'étaient joints aux gens des oasis. Pendant l'hiver (1900-1901), le général Servière, commandant la division d'Alger, a parcouru le Touat, assurant sa complète soumission et a dû remonter en mars au Gourara, rappelé dans cette région par une attaque des Berabers sur Timmimoun; il a pu atteindre ces derniers à Charouin et les rejeter vers l'ouest après leur avoir infligé des pertes sérieuses.

IGLI.

Au moment où les troupes de la division d'Alger étaient dirigées sur le Tidikelt et le Gourara, une colonne formée à Duveyrier, dans la province d'Oran près de l'oued Zousfana, descendait cette rivière et s'emparait d'Igli le 5 avril, sans rencontrer de résistance. Sa présence sur ce point venait couvrir et assurer nos opérations au Touat contre toute entreprise des Oulad Djerir et des Doui Menia, tribus marocaines habituées à intervenir en tout temps dans les affaires des Touatiens et à exploiter le pays.

Le 1er mars 1900, le gouverneur général inaugurait le prolongement de la voie ferrée d'Aïn Sefra à Djenien bou Rezg et donnait des ordres pour la continuer immédiatement jusqu'à Duveyrier (Zoubia), à petite distance de Figuig. Est-ce là l'amorce du futur transsaharien qui a si souvent hanté l'imagination des Algériens? C'est ce que l'avenir décidera.

Les départements d'Alger et de Constantine qui l'ont tant de fois réclamé, à la condition, toutefois, de le faire partir de l'un de leurs ports sur la Méditerranée, n'y trouveraient pas leur compte. C'est là cependant, par les vallées de l'oued Zousfana et de l'oued Saoura, que se trouve le tracé le plus naturel, le plus facile et le plus court!

A l'heure actuelle, ces contrées, qui faisaient depuis si longtemps l'objet de nos convoitises, sont dominées par nos armes. La liaison est établie entre Igli et le nord du Gourara, la ligne ferrée ne tardera pas à s'avancer de plus en plus et on peut prévoir l'époque où toutes les relations de l'Algérie avec ces pays nouveaux se feront par chemin de fer.

Désormais l'Algérie est faite, il ne lui reste plus dans son champ d'action aucune agglomération humaine à conquérir. Quelques bandes affamées de Touareg parcourent encore les alentours de nos nouvelles possessions, mais elles n'y dominent plus; elles ne peuvent même plus s'y ravitailler et une police bien faite dans nos oasis les rejettera définitivement dans les profondeurs du désert. L'Algérie va-t-elle se recueillir, s'organiser dans la sécurité qu'elle s'est acquise, se contenter de tirer parti de ses ressources variées, sans rêver davantage la création à travers le désert d'une immense ligne ferrée pour aller rechercher jusqu'au Soudan un trafic qui ne vaut pas tant d'efforts et tant de dépenses et que les voies de communication créées en ce moment du Sénégal au Niger, ne peuvent qu'amoindrir sans cesse au profit des ports de l'Atlantique.

Les territoires que nous venons d'annexer prennent une grande importance politique de leur voisinage avec le Maroc. La route qui nous y conduit par la vallée de l'oued Zousfana est, dans toute son étendue, au contact des tribus de ce pays; leurs nomades avaient coutume de la sillonner dans tous les sens avec leurs troupeaux avant notre arrivée.

La valeur économique des oasis est actuellement assez faible,

mais elle doit se modifier dans l'ordre et dans la paix qui vont leur être assurés. Il n'est donc pas sans intérêt de jeter un coup d'œil sur ces régions afin de déduire, de ce qu'elles sont actuellement et des conditions nouvelles qui vont leur être faites, l'avenir qui leur est réservé.

L'oued Zousfana par la vallée duquel est passée la colonne d'Igli sort des monts des Ksour; il se dirige du nord-est au sud-ouest; son lit est peu profond, mais il atteint parfois une largeur de

FENDI. — UN COIN DE L'OASIS.

2 kilomètres; chez les Beni Goumi la rivière coule dans un défilé de 18 kilomètres de longueur et qui n'a plus que 50 à 150 mètres de largeur. Elle est généralement à sec dans la partie supérieure. Sur l'un de ses affluents de droite, l'oued el Allouf, se trouve l'oasis de Figuig; sur un autre, l'oued Fendi, qui garde de l'eau pendant toute l'année, on voit de beaux jardins de palmiers, mais sans aucune population. Sur un affluent de gauche, l'oued Dermel, se trouve Duveyrier (Zoubia), terminus provisoire de la voie ferrée. La vallée est fermée à l'ouest par des montagnes à pic, des mamelons rocailleux et les contreforts du Béchar; à l'est par des

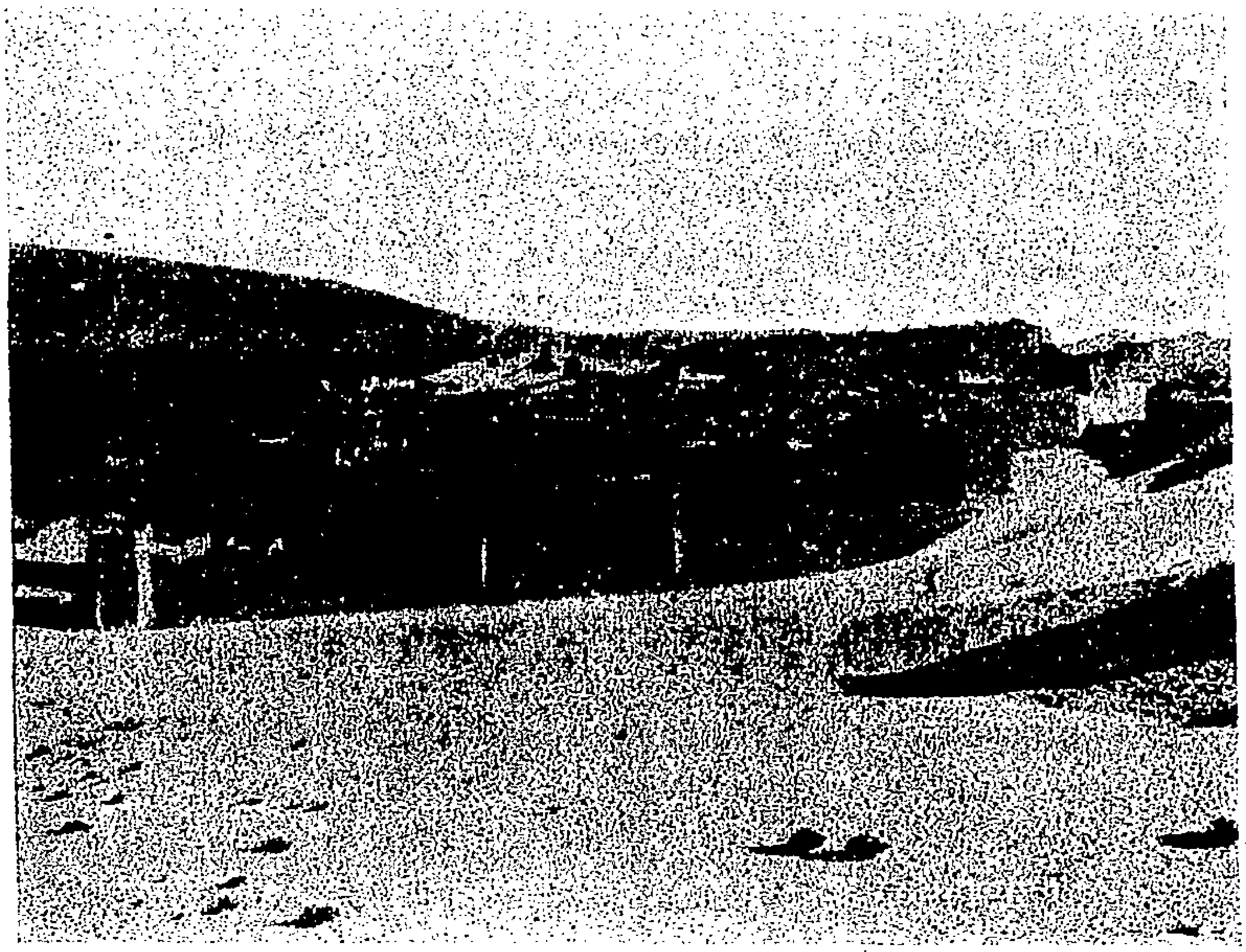
plateaux rocheux et surtout des dunes. C'est sur cette rive gauche que sont les pistes suivies et que pourra être tracée la ligne ferrée. Les puits qui jalonnent la route ont une profondeur qui varie de 1 m. 50 à 12 mètres; l'eau en est souvent magnésienne ou saumâtre. La rivière s'infléchit vers l'ouest au moment où les montagnes de la rive droite s'abaissent pour se terminer par un large plateau; elle reçoit alors l'oued Guir pour devenir l'oued Saoura jusqu'au Gourara et l'oued Messaoura au delà jusqu'à sa perte dans les sables.

Dans le cours supérieur et dans le cours inférieur de la Zousfana, on trouve le palmier en abondance; partout ailleurs, le tamaris, le jujubier sauvage, le laurier-rose; dans les terrains sablonneux l'alfa, le drinn, le r'them; chez les Beni Goumi, des pêchers, des amandiers, quelques pieds de vigne. Sur les plateaux arides voisins d'el Moungar pousse en grande quantité un chou-fleur sauvage dont la partie la plus verte et la plus florissante indique invariablement la direction du sud. En prenant possession de cette vallée, nous sommes entrés en contact avec les Figuigiens et les tribus des Oulad Djerir, des Doui Menia et des Berabers. Les uns et les autres vivent dans une indépendance complète du Maroc; ils ne se réclament du sultan de Fez que quand ils sont menacés par nous. Les Oulad Djerir et les Doui Menia ont des démêlés continuels entre eux, mais ils s'entendent admirablement quand il s'agit d'aller piller ou rançonner au loin quelque caravane. C'est pourquoi nos Hamyan et nos Trafi, se rendant chaque année au Touat pour y échanger des laines et des grains contre des dattes, ont complètement déserté le chemin de l'oued Zousfana pour en prendre un plus long, plus difficile et plus pénible à l'est, à travers l'Erg, mais où ils se trouvent à peu près à l'abri des coups de main de ces coupeurs de route. Quant aux Berabers, nous savons, par leurs dernières attaques contre nos postes du Gourara, qu'ils voient d'un très mauvais œil notre installation dans un pays de tout temps exploité par eux.

Si le traité de 1845 stipule que Figuig est marocain, il ne parle pas des territoires habituellement parcourus par les tribus qui l'avoisinent, et du reste le gouvernement du sultan serait bien incapable d'intervenir parmi ces populations. Nous avons donc parfaitement le droit, et nous l'avons pris en 1857 et en 1870, d'aller faire la police chez elles quand nous avons à nous plaindre

de quelqu'une de leurs entreprises. Il faut qu'elles en soient bien persuadées afin que notre ligne d'étapes entre Duveyrier et Igli ne revoie plus d'attaque comme celle des Doui Menia contre un de nos convois, le 30 juillet 1900, à el Moungar, au-dessus du défilé des Beni Goumi.

Figuig est à 12 kilomètres de notre station de Duveyrier (Zoubia). C'est une oasis composée de 7 ksour (Zenaga est le plus important) disséminés sur un territoire d'environ 2,500 hectares



ZAOUÏA FOUKANIA. — PREMIER KSAR DES BENI GOUMI.

couverts de palmiers et de jardins bien irrigués. Sa population est de 12,000 âmes, gens de négoce pour la plupart; il faut y ajouter une certaine population flottante composée de dissidents algériens et de pillards toujours prêts pour les plus mauvais desseins. Bou Amama, qui s'était d'abord retiré à Deldoun dans l'Aouguerout, a ramené son camp, ses clients et ses troupeaux dans cette oasis depuis qu'il a fait sa paix avec le gouvernement de l'Algérie; mais, pour ne pas compromettre son prestige religieux aux yeux de ses fidèles, il n'a jamais consenti à venir jusqu'à l'un de nos postes pour y saluer soit le gouverneur général, soit le

général commandant la division d'Oran dans leurs voyages à Djenien bou Rezg; il s'est contenté jusqu'à présent de leur envoyer l'un de ses fils pour les complimenter. Cependant il ne manque jamais une occasion de nous témoigner *sa sympathie* et, l'an dernier, il a offert la diffa à notre goum et à l'un de nos escadrons de chasseurs d'Afrique qui avaient pénétré sur le territoire de l'oasis.

Le marabout vint à la rencontre des nôtres avec une escorte d'une cinquantaine de cavaliers tous armés de deux fusils et d'un

DEVANT L'OASIS DE TAGHIT. — PASSAGE DE LA COLONNE BERTRAND, 2 AVRIL 1900.

sabre. Les présentations faites, on se rendit dans un camp installé à 500 mètres du gros ksar d'el Hammam de Figuig où la diffa fut servie. Bou Amama paraît avoir 50 à 55 ans; il a le profil juif, la barbe encore noire et l'aspect d'un religieux plutôt que d'un guerrier.

Le sultan du Maroc n'exerce à Figuig qu'une autorité purement nominale. Le caïd qu'il y a nommé n'est que l'humble serviteur de ses administrés; s'il s'avisait de les contrarier, il serait expulsé de l'oasis et ce n'est pas son maître qui viendrait de Fez avec des troupes pour venger cette offense.

Puisque le traité trop hâtif et trop conciliant de 1845 nous empêche de commander à Figuig, rassurons les Figuigiens sur nos intentions, inspirons-leur confiance et attirons leurs commerçants sur notre territoire par les facilités que leur offrira notre ligne ferrée.

Au-dessous de cette oasis, on rencontre quelques palmeraies qui ne sont pas habitées, mais seulement exploitées par les Figuigiens, telles qu'Aïn Sefra de Figuig, Djenan ed Dar, Fendi sur

AU SUD DE TAGHIT. — PASSAGE DU CONVOI DE LA COLONNE BERTRAND.

l'oued du même nom et qui a une longueur d'environ 3 kilomètres. Puis c'est le vide ou simplement des points d'eau près desquels on trouve des traces de campement laissées par les Doui Menia et les Oulad Djerir quand ils mènent leurs troupeaux au pâturage dans l'Erg.

Il faut arriver aux Beni Goumi à sept étapes de Duveyrier pour retrouver des habitants. La tribu occupe, dans la vallée, plusieurs ksour échelonnés sur une longueur de 17 kilomètres : Zaouïa Foukania, Taghit, qui commande l'entrée du défilé, Barebi, Bagti et Zaouïa Tatania. Le 1er avril 1900, la colonie Bertrand à son

arrivée au premier de ces ksour apprit que les Beni Goumi, certainement poussés par les Doui Menia, montraient des intentions hostiles et ne laisseraient pas franchir leur défilé, mais, le lendemain, devant les dispositions d'attaque prises par le colonel, toute velléité de résistance disparut.

Tous ces ksour ont même aspect; chacun est entouré d'un mur d'enceinte en pisé, parfois éventré; des portes basses conduisent à l'intérieur, dans des ruelles étroites où les maisons s'entassent

BAGTI. — KSAR AVANT ZAOUÏA TATANIA DES BENI GOUMI.

les unes sur les autres. La population est du type Hartani (sang mêlé) ; ce type provient de la fusion de Berbères, d'Arabes et de nègres; les individus sont laids, de mine chétive et misérable. Leur costume se réduit souvent à une simple gandoura, leur coiffure est faite de cordes, roulées autour de la tête, le sommet restant apparent; quelques-uns ont une sorte de chapeau sans bords en forme de cône et fait d'une matière semblable à un feutre épais; beaucoup vont tête nue. Ils ont un goût prononcé pour les amulettes et tous ont suspendu au cou un long couteau fabriqué à Taghit. Pendant la sieste qui leur prend une bonne partie de la

journée, ils se servent pour s'éventer et chasser les mouches d'un petit balai en crin de cheval ou en poil de gazelle.

Ils sont tous musulmans et appartiennent pour la plupart à la secte des Mouley Taïeb dont le chef est le chériff d'Ouazzan. Les Mouley Taïeb se reconnaissent à un anneau de cuivre de la dimension d'une alliance ordinaire suspendu à leur chapelet.

Ils ont un mokhadem à Zaouïa Foukania.

Sous leurs palmiers, dont on peut évaluer le nombre à 70,000, ils cultivent des piments, des oignons et un peu d'orge ; celle-ci leur est fournie contre des dattes par les Doui Menia dont ils sont du reste presque tous les clients.

Encore un point d'eau, El Aouedj, et on arrive à Igli.

Igli, à 10 étapes de Duveyrier et à 2 kilomètres au sud du confluent de la Zousfana et de l'oued Guir, est un ksar rectangulaire d'aspect misérable et même repoussant. Ses habitants, au nombre de 7 à 800, ont même mine et mêmes mœurs que les Beni Goumi ; on trouve parmi eux quelques familles juives qui fabriquent des bijoux grossiers et en font commerce. L'oasis compte 20,000 palmiers; plus bas sur la Saoura, on en trouve encore 30,000 environ, répartis sur une longueur de 5 à 6 kilomètres. Les Igliens cultivent de l'orge en assez grande quantité et quelques légumes parmi lesquels des choux aux feuilles rares et étroites. Ils ont des poules en assez grand nombre, quelques bœufs maigres et de petite taille et une race de moutons noirs dont la laine à peine frisée ressemble à du poil de chèvre. Tous ces ksouriens virent arriver les Français avec un œil peu bienveillant; ils étaient du reste surveillés par les Doui Menia et les Berabers.

Ils se tinrent donc, au début, sur la plus grande réserve; mais, au bout de quelque temps, après la création d'un marché où ils vinrent échanger leurs maigres produits contre de bonnes pièces blanches, et surtout quand ils virent que nous nous organisions pour rester dans le pays, ils apportèrent beaucoup plus de liant dans leurs relations.

Le climat d'Igli est très salubre pendant l'hiver, malgré les grands écarts de température qui se produisent entre le jour et la nuit, mais il est insupportable pendant l'été pour les Européens. La température monte alors à 45 et 50° ; le vent y est très fréquent; il s'engouffre en rafales dans les deux vallées et souffle avec une extrême violence soulevant des tourbillons de poussière

à plus de 100 mètres de hauteur. Le siroco y est brûlant et aveuglant; il abat et épuise les hommes; l'eau, généralement magnésienne, leur fatigue les voies digestives; il en résulte des embarras gastriques fébriles qui ne se guérissent complètement que par l'évacuation du malade vers le nord.

Les troupeaux amenés par les convois de ravitaillement arrivent fatigués par les étapes, par la température, par le manque de plantes herbacées, par la mauvaise nature de l'eau d'abreuvoir et ne fournissent plus qu'une viande anémiée, sans principes nutritifs, au milieu de conditions hygiéniques si médiocres et à la longue si déprimantes qui constituent pour le troupier des épreuves sans compensation; ce dernier, malgré ses misères, a retrouvé de suite son esprit industrieux pour créer avec rien des abris presque confortables; sa gaieté et son entrain pour élever dans les camps des petits théâtres où il chante des chansons de circonstance et où il joue les pièces de Labiche.

Le poste d'Igli, placé à la sortie des montagnes, au confluent de deux rivières dans le bassin desquelles vit une population assez nombreuse et renommée pour son esprit guerrier, est destiné à prendre une importance considérable. Il est comme une de nos sentinelles avancées à l'angle sud-est de l'empire du Maroc, veillant sur notre nouvelle conquête, surveillant le Sahara marocain, commandant les routes qui descendent du Tafilelt vers le Touat, tenant en respect tous les appétits de pillage qu'il sent autour de lui. Mais, pour qu'il remplisse complètement son rôle, il faut décupler sa force en lui amenant la voie ferrée, créer des magasins, des ressources qui seront le réservoir des besoins de nos oasis touatiennes, rendre possible ainsi la suppression de nos forts de Mac-Mahon et de Miribel dont l'entretien est si lourd pour notre budget. Et, pour garder le tout, nous ne voyons rien de mieux qu'une force armée tirée de l'élément indigène, soigneusement choisie, commandée par des officiers français comprenant une partie fixe ou de garnison et une partie extrêmement mobile et rapide, montée à méhara, faite pour rayonner au loin et pour arrêter et déconcerter tout rezzou de Marocains ou de Touareg. C'est alors que nous prendrons vraiment possession du pays et que nous y dominerons sans contestation.

Général L. Cuny.

(*A suivre.*)

L'EXPÉDITION DU DUC DES ABRUZZES

AU PÔLE NORD, EN 1899-1900[1]

La séance du 14 janvier 1901 de la Société de géographie italienne présentait un éclat particulier. Le roi et la reine d'Italie, les princes de la maison de Savoie, les ministres, le corps diplomatique, tout ce que Rome contient de notabilités politiques, littéraires et scientifiques, étaient réunis pour entendre de la bouche de S. A. R. Louis de Savoie, duc des Abruzzes[2], le récit de l'émotionnante expédition polaire que, dans le courant de l'année précédente, il avait dirigée dans les régions arctiques.

C'était la première fois que le pavillon italien, rivalisant avec celui des autres puissances maritimes, était porté dans ces régions, pour sonder l'inconnu mystérieux et formidable du pôle Nord.

Alpiniste passionné, rêvant d'atteindre les plus hautes cimes de l'Himalaya, ayant réussi à gravir le premier, en 1897, le mont Saint-Elias, le géant de l'Alaska (5,500 m.), que ses glaciers faisaient considérer comme inaccessible, le duc des Abruzzes avait résolu de consacrer sa fortune et l'activité de sa jeunesse à un voyage d'exploration dans les mers polaires.

Ce projet étant arrêté, les préparatifs en furent activement poussés. Un robuste navire baleinier, le *Jason*, auquel fut donné le nom de *Stella polare*, fut acheté pour transporter l'expédition italienne dans l'archipel François-Joseph[3] qui devait être la base d'opération future. Le personnel comprit : le capitaine de corvette

1. D'après les conférences faites à Rome par le duc des Abruzzes et le capitaine Cagni et les notes fournies par M. le professeur Ulisse Grifoni.

2. Le prince Louis de Savoie, duc des Abruzzes, né le 29 janvier 1873, est le fils du prince Amédée, duc d'Aoste, frère du roi Humbert et roi d'Espagne de 1870 à 1873.

3. La Terre de François-Joseph fut découverte par hasard en 1878, par l'expédition autrichienne de Weyprecht et Payer, dont le navire, le *Tegethof*, entraîné par la dérive des glaces, fut porté vers les îles qui constituent la partie sud-est de cet archipel. Ces nouvelles terres furent explorées au printemps suivant par Payer qui atteignit le cap Fligely et qui crut apercevoir dans le nord d'autres îles auxquelles furent donnés les noms du roi Oscar et de Petermann.

En 1880 et 1881, Leigh Smith, avec son yacht *l'Eira*, réussit assez facilement à

Umberto Cagni, le lieutenant de vaisseau Francesco Querini, le médecin de marine, Achille Cavalli, un second pilote, un marin italien, quatre guides alpins, auxquels devait être adjoint un équipage norvégien composé du capitaine Evensen et de dix matelots.

Le 12 juin 1899, la *Stella polare* quitta Christiania, se dirigeant sur Arkhangel où devaient être embarqués 120 chiens destinés à l'attelage des traîneaux.

« Ces chiens étaient de toute espèce, blancs, noirs, à poils ras, à poils longs, avec oreilles droites ou oreilles courtes; le plus grand ne dépassait pas 60 centimètres. Leur état de maigreur au début du voyage ne pouvait faire espérer qu'ils fussent capables de supporter le froid et les misères qui nous attendaient. Mais, comme mon jugement fut changé à la fin de l'expédition. Résistant à la fatigue, n'ayant pas besoin d'eau pour boire, se contentant d'un peu de neige pour étancher leur soif, vivant d'une petite tablette de pemmican lorsqu'il y en avait et s'en passant plusieurs jours, s'il le fallait; mangeant leur prochain, sans difficulté d'ailleurs; ne souffrant pas du froid, toujours prêts au travail, ils ont prouvé qu'ils étaient les indispensables auxiliaires de l'homme dans une expédition sur les glaces[1] ».

Le 12 juillet 1899, la *Stella polare* descendit la Dvina et le lendemain elle voguait vers l'archipel François-Joseph. La mer Blanche était entièrement libre; on marcha à toute vapeur jusqu'au 17 juillet, lorsque furent rencontrées les premières glaces. Le surlendemain, la mer redevint libre jusqu'au 20, où l'on arriva en vue de l'île Northbrook. Après un court arrêt pour déposer au cap Flora du matériel et des vivres, précaution en cas de malheur,

conduire son navire sur la côte méridionale des Terres de François-Joseph et trouva une assez grande étendue de mer libre.

Postérieurement, Jackson séjourna pendant trois printemps au cap Flora. Il s'avança en traîneau jusqu'à la latitude de 81° 20'; il contourna la Terre Alexandra, en détermina l'extrémité au cap Mary Harmsworth, et reconnut une vaste étendue de mer libre qu'il nomma mer de la Reine Victoria.

Pendant les années 1894 et 1895, Nansen accomplit son étonnant projet de laisser son navire, le *Fram*, porté par les courants polaires aussi loin qu'il serait possible. Menacé à chaque instant d'être écrasé par les icebergs, il se résolut à l'abandonner à la latitude de 84° 4' et à le renvoyer en Europe. Avec un seul compagnon, le lieutenant Johansen, il s'aventura sur les glaces, au moyen d'un traîneau-canot, et arriva par 90° long. E. de Gr. à la latitude de 86° 14', la plus septentrionale qui eût été encore atteinte.

Après un terrible hivernage de cent cinquante jours dans la nuit polaire, il revint au sud et rencontra le navire de Jackson qui le ramena en Europe.

Tel était l'état des connaissances géographiques au départ de l'expédition italienne.

1. Relation du duc des Abruzzes.

la navigation fut reprise par le détroit de Nightingale, qui fut trouvé obstrué par les glaces. Une tentative pour contourner à l'ouest la terre Alexandre ne réussit pas davantage. Il fallut revenir au détroit et, emprisonné par les glaces, que le navire, malgré tous les efforts, ne parvenait pas à briser, avançant de quelques centaines de mètres seulement par jour, attendre une désagrégation de l'obstacle.

Enfin, le 6 août, la *Stèlla polare* entrait dans le canal Britannique où la mer fut trouvée libre; près de l'île Eaton, elle rencontra la *Capella*, navire baleinier qui ramenait l'expédition américaine Wellman, et qui emporta en Europe les dernières nouvelles de l'expédition italienne.

La température était douce; le thermomètre se maintenait audessus de 0, avec un maximum de 10°. Le voyage se continua jusqu'à la latitude de 82° 14′ au nord de la Terre du Prince-Rodolphe; mais il fallut revenir en arrière et s'arrêter pour hiverner dans la baie de Teplitz, à la latitude de 81° 55′.

L'été prenait fin et les glaces enveloppaient la *Stella polare*, la poussant vers la côte. Dans les premiers jours de septembre, leur pression augmenta à tel point que le navire fut couché sur le flanc; on le dégagea avec la dynamite; mais, le 8 septembre, un choc plus violent le jeta sur les glaces adhérant à la terre. L'eau entra et les pompes étant devenues inutilisables, l'équipage dut abandonner le navire et construire des cabanes pour abriter les hommes et les vivres.

Pendant les loisirs forcés de la longue nuit polaire, tous les préparatifs furent faits pour la suite de l'expédition qui devait se continuer dès que l'on serait sorti des ténèbres; des reconnaissances furent opérées en traîneaux; au cours de l'une d'elles, à la suite d'une chute, le duc des Abruzzes eut une partie de la main gauche gelée, ce qui nécessita l'amputation des phalanges de deux doigts et l'empêcha de prendre part aux expéditions suivantes dans la direction du pôle.

Le 20 février 1900, les premières lueurs annoncèrent la prochaine réapparition du soleil; le capitaine Cagni partit avec 13 traîneaux et 108 chiens; mais deux jours après, les souffrances du froid étant terribles, il revint sur ses pas pour attendre des circonstances meilleures; le thermomètre descendit à 52° audessous de zéro; ce fut la température la plus basse.

Le capitaine Cagni se remit en route le 11 mars avec 10 traîneaux; la marche fut continuée en dépit d'un froid excessif. Il avait été convenu qu'à mesure qu'il avancerait, le capitaine renverrait une partie des hommes qui l'accompagnaient.

Le 13 mars, le capitaine Evensen et deux marins norvégiens, retournèrent sur leurs pas.

Le 20 mars, fut renvoyé un deuxième groupe composé du lieutenant Querini, du guide Ollier, et du mécanicien norvégien Stocken. Ce groupe ne rallia pas la baie de Teplitz et depuis on n'eut de lui aucune nouvelle. S'égara-t-il, ou fut-il victime d'une de ces catastrophes polaires si fréquentes?... On ne peut faire à ce sujet que des hypothèses. Le temps était clair et beau; le lieutenant Querini avait avec lui dix chiens et un seul traîneau; il devait retrouver facilement la piste de l'expédition.

Le 31 mars, le capitaine Cagni, dans le but de ménager ses ressources, laissa en arrière, avec le médecin Cavalli, un troisième groupe qui accomplit facilement son retour et arriva le 18 avril à la baie de Teplitz.

Le capitaine Cagni continua sa route vers le nord, avec trois hommes seulement, aux prises avec les difficultés ordinaires de la marche sur les glaces, obligé de contourner les canaux qui s'ouvraient inopinément dans le *pak*, ou de les franchir en improvisant des ponts de glaçons et en portant les traîneaux à bras. Le 25 avril, par environ 65° E. de Gr., il atteignit la latitude de 86° 33′, supérieure à celle atteinte par Nansen, à 530 kilom. de la baie de Teplitz; à 385 kilom. environ du pôle.

A perte de vue, au nord, s'étendait l'immense champ de glace, mais les provisions ne permettaient pas d'avancer davantage; le dégel menaçait; le moment du retour était arrivé. La marche en retraite fut commencée le jour suivant à travers les plus grands dangers. Les hurlements de la tempête, les bourrasques de neige, les sinistres craquements des glaces qui se brisaient, ouvrant tantôt des canaux dans lesquels traîneaux et hommes étaient en danger de s'engloutir, ou se dressant en barrières dans lesquelles il fallait s'ouvrir un passage à la pioche, épuisaient les forces morales et physiques. De plus, le capitaine Cagni, réussissant à faire le point, constata que la banquise les entraînait à la dérive vers l'ouest et qu'ils étaient menacés de ne pouvoir atteindre la Terre du Prince-Rodolphe.

Enfin, le 23 juin, après une absence de 105 jours et des fatigues inouïes, il rejoignit le campement de la baie de Teplitz.

La *Stella polare* avait pu être réparée et remise à flot; la saison avançait; un deuxième hivernage était impossible. Aucune probabilité ne restait de voir rallier le groupe du lieutenant Querini qu'on avait, au contraire, quelque espoir de retrouver au cap Flora. Le duc des Abruzzes donna l'ordre de reprendre la navigation vers le sud. Le 15 août, la *Stella polare* quitta la baie de Teplitz; elle trouva d'abord une mer libre et facile, puis, à l'entrée du canal Britannique, des champs de glace qui l'entraînèrent à la dérive, des icebergs menaçants qui la mirent, maintes fois, en périlleuse situation. Enfin, le 30 août, elle atteignit le cap Flora, mais sans y rencontrer les compagnons perdus.

Le 5 septembre, elle arriva en vue d'Hammerfest sur les côtes septentrionales de la Norvège.

Reste-t-il encore quelque espoir que le lieutenant Querini n'ait pas péri [1] ? Le capitaine norvégien Stocken, père d'un des matelots qui l'accompagnaient, marin très expérimenté de l'océan Arctique, l'affirme. Il peut se faire qu'il se soit égaré ou qu'il se soit volontairement détourné de sa route dans l'espérance de découvrir quelque terre nouvelle; qu'il n'ait pu revenir à la baie de Teplitz et qu'il se soit dirigé sur le cap Flora, où il serait arrivé après le passage de la *Stella polare;* dans ce cas, il y aurait trouvé le dépôt de vivres et aurait pu hiverner.

Une généreuse campagne a été entreprise par une partie de la presse italienne dans le but de fonder deux prix à donner pour la recherche du vaillant officier soit sur les côtes du Spitzberg, soit dans l'archipel François-Joseph. Une somme de 15,000 lire a été réunie; le conseil communal de Venise y a ajouté 5,000 lire et l'on se proposait d'envoyer au commencement de l'été une expédition de recherche commandée par le capitaine Stocken.

Résumons les résultats scientifiques de cette expédition :

Le capitaine Cagni étant passé dans les parages où Payer avait signalé les îles de Petermann et du Roi-Oscar et ne les ayant point relevées, on peut être certain qu'elles n'existent pas, non plus que le cap Osborn. Au nord du cap Fligely, 81° 51′, qui est à l'ex-

1. Notes du professeur Ulisse Grifoni.

trémité de l'île du Prince-Rodolphe, il n'y a donc aucune terre.

L'existence d'une vaste mer libre, appelée par Jackson mer de la Reine-Victoria, est confirmée.

Les calculs astronomiques, les observations magnétiques et météorologiques ajouteront un appoint important à la connaissance des conditions physiques de ces régions.

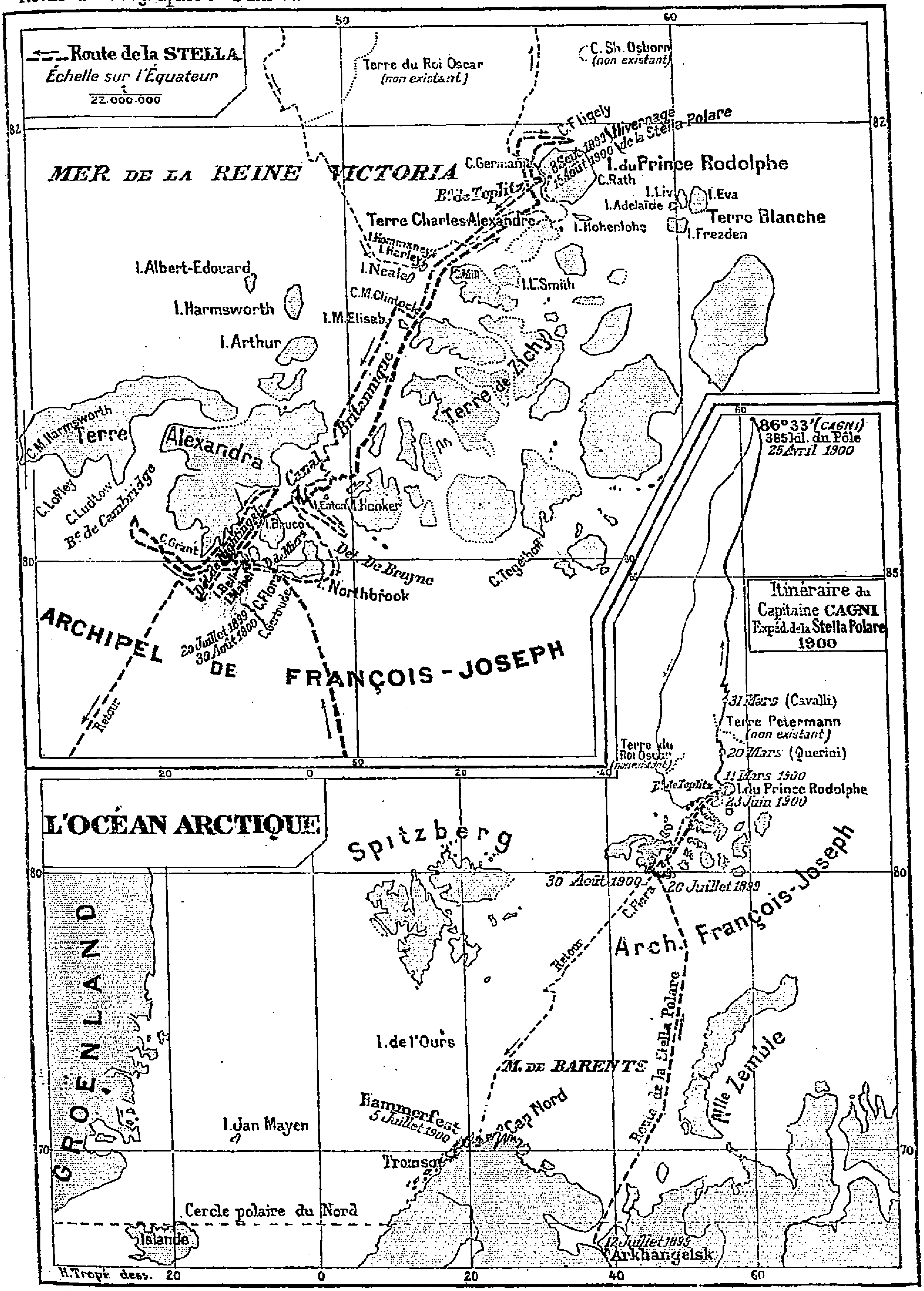
En dehors des ours blancs assez nombreux, de quelques phoques et de quelques narvals, la vie animale est restreinte. A 500 mètres de la plage et à 50 mètres d'altitude fut trouvée une corne de renne bien conservée, mais on ne peut conjecturer si ce débris a été apporté par un courant ou si des animaux de cette espèce ont autrefois vécu sur ces terres.

Les roches observées dans l'île du Prince-Rodolphe appartiennent aux formations basaltiques analogues à celles des autres terres polaires de cette région.

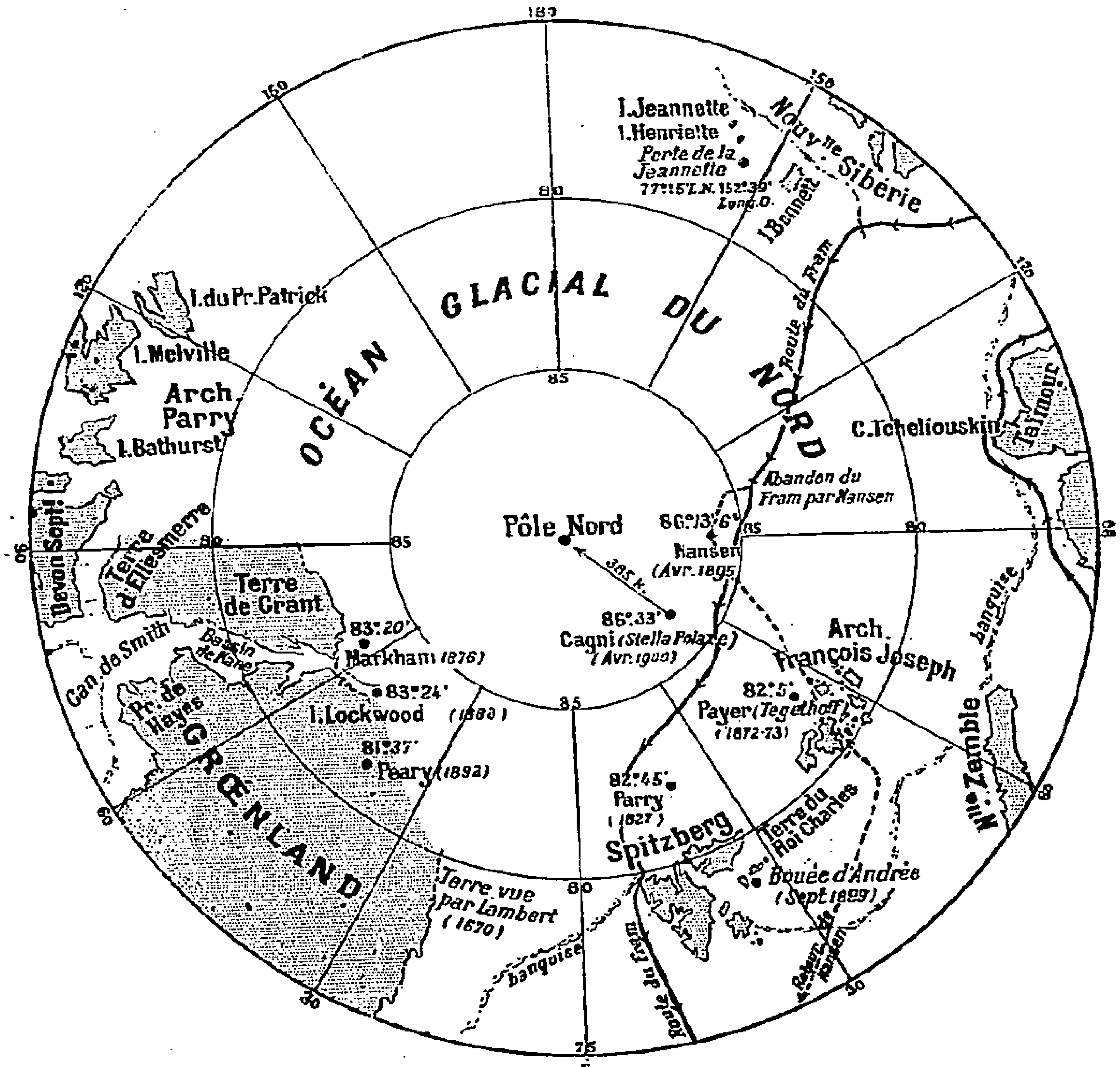
Un certain nombre d'espèces nouvelles d'algues marines ont été récoltées.

Sans diminuer en rien la valeur des vaillants explorateurs qui ont pris part à cette mémorable expédition, ne peut-on se demander si les résultats sont en rapport avec les dangers courus, si des intérêts sérieux de la science motivent des efforts aussi excessifs, des dépenses aussi élevées et des sacrifices de vies humaines aussi douloureux. L'homme désire connaître toujours plus complètement le globe sur lequel il passe une vie éphémère; mais il est des secrets que la nature même semble se refuser à lui livrer. Il est bien prouvé que les pôles sont inaccessibles, aussi bien par les routes de l'air que par les mers glacées; le centre du globe l'est évidemment aussi et également les altitudes des grands sommets, de même que les couches supérieures de l'atmosphère où l'être vivant ne peut respirer. Où la vie cesse, les investigations humaines doivent forcément s'arrêter. Aller toujours plus loin, monter toujours plus haut n'est souvent qu'un sport qui séduit les esprits ardents ou aventureux, mais la sagesse même de la science aurait sans doute le devoir d'en restreindre l'imprudente stérilité.

G. N.



d'après la carte publiée par le bulletin de la Société de Géographie Italienne



EXPLORATIONS AU POLE NORD

Les expéditions se lancent de plus en plus nombreuses à la conquête du pôle nord; tandis que Peary et Sverdrup sont, chacun de leur côté, aux prises sans doute encore avec les difficiles chenaux du Grönland occidental, que l'Américain Stein termine son hivernage au cap Sabine, dans la terre d'Ellesmere, de nouvelles expéditions sont en préparation : on parle de celles du Russe Makarov, du Canadien Bernier, de l'Américain Baldwin. Enfin M. Anschütz-Kämpfe, de Munich, se propose d'atteindre le pôle au moyen d'un bateau sous-marin qui passerait sous la glace de l'océan Arctique.

Un richissime Américain, M. W. Ziegler, est le Mécène de l'expédition Baldwin; il consacre à la réalisation de cette entreprise la somme d'un million et demi de dollars. L'explorateur Baldwin a déjà fait ses preuves : compagnon de Peary au Grönland, il avait offert à Andrée un concours qui fut heureusement refusé, puis il avait fait partie de la seconde expédition Wellmann à la Terre François-Joseph. C'est vers cette même terre qu'il compte se diriger en juin avec trois navires dont l'un, l'*Amerika*, équipé pour une expédition arctique, poussera aussi loin que possible vers le nord, en emportant un grand aérostat. Tandis que l'*Amerika*, prise par les glaces, se laissera porter comme le *Fram* de Nansen, par le courant polaire, M. Baldwin, imitant Andrée, mais mieux préparé que lui, montera en ballon et cherchera à atteindre ainsi le pôle.

(*Note de la rédaction.*)

L'ÉMYRNE INDUSTRIELLE

AGRICOLE ET COMMERCIALE

Il a déjà été beaucoup écrit sur Madagascar. Honneur a été justement rendu à l'homme éminent dont l'administration intelligente et ferme prépare la transformation de la grande île africaine; mais, en dehors des rapports officiels, il est toujours bon de connaître un pays par les détails familiers de sa vie intérieure et par les appréciations indépendantes d'hommes dégagés de tout intérêt personnel, qui ont regardé sans parti pris et qui disent sincèrement ce qu'ils ont vu.

La rédaction de la *Revue*, tout en laissant à l'auteur de l'étude qu'elle publie, la responsabilité de ses appréciations et de ses critiques, a pensé qu'il était utile de la mettre sous les yeux de ses lecteurs, comme une contribution intéressante à l'examen de la question si complexe de l'avenir de la colonisation de Madagascar. LA RÉDACTION.

A vivre sans parti pris la vie coloniale, à étudier de près les pays où les obligations du métier vous conduisent, à se faire ainsi une opinion raisonnée et laborieuse, l'on acquiert pour ce qui n'est pas le fruit de l'expérience propre, une incrédulité qu'exaspère le colportage des histoires de commande et des légendes intéressées.

En France, l'on voyage peu, et quiconque, industriel, commerçant ou homme politique, désire être renseigné sur la valeur de notre empire colonial, se trouve trop souvent réduit à des renseignements incomplets ou mal coordonnés, résultant de récits de quelque touriste illusionné ou irréfléchi, ou, ce qui est plus dangereux, à des affirmations de coloniaux de profession qui, ayant peiné pour administrer des territoires sans avenir, sont naturellement portés à exagérer le résultat de leurs efforts. Il est rare que des hommes sérieux prennent la peine d'aller étudier sur place les conditions économiques des pays nouveaux, plus rare encore qu'ils se fassent les apôtres de la vérité, sans illusions.

Quelles erreurs n'ont pas été ainsi entretenues et propagées?

Nos entreprises ou plutôt nos expéditions coloniales ne sont trop souvent que la poursuite d'un mirage, d'un Eldorado qui s'éloigne constamment. Aussi devient-on facilement sceptique ou incrédule aux discours de qui vient de loin.

C'est dans cette disposition d'esprit que je me trouvais à Tamatave en écoutant les merveilleux récits des premiers officiers retour de l'Émyrne.

L'unanimité était complète : l'Émyrne était le pays rêvé; ses habitants étaient civilisés aux trois quarts, industrieux, travailleurs et policés; Tananarive, une ville immense, aux maisons confortables, aux palais luxueux, où se réunissaient tous les agréments de l'existence. Quelque temps après, ayant dû me rendre à Tananarive, j'emportais donc dans mon bagage les pires idées préconçues.

De la côte à Sabotsy, le pays, d'une fatigante monotonie, m'avait paru d'une incontestable fertilité; mais, après la montée de l'Angova, le premier seuil de l'Émyrne franchi, je me trouvai dans une contrée pelée, nue, aride; habitée, il est vrai, par une population très dense dont la vie grouillante ne pouvait, cependant, faire méconnaître la naturelle désolation.

Je surprenais donc là encore l'habituelle et inconsciente exagération des narrateurs.

Pourtant, à la fin de cette dernière journée, comme, vers les quatre heures du soir, nous arrivions au sommet d'un de ces boursouflements d'argile dont est constituée l'Émyrne, je restai stupéfait de voir, à 12 kilomètres environ devant nous, une ville énorme recouvrant une montagne du pêle-mêle inouï de ses maisons.

L'impression était grandiose ; et un séjour de quatre mois à la capitale, s'il m'a permis de confirmer mon sentiment sur la stérilité du pays, m'a en revanche réconcilié avec le peuple hova, qui n'a, il est vrai, qu'un vernis de civilisation, mais qui est supérieur néanmoins à toutes les autres races de l'île.

I

Tananarive ne date que de cinquante ans environ; on s'étonne de l'œuvre accomplie en un si petit nombre d'années.

Le voyageur, en approchant de la ville, est agréablement surpris à

la vue des cottages isolés, des chalets à physionomie coquette, des maisons urbaines, des édifices publics. Toute une industrie, la plus considérable du pays, se révèle ainsi : celle du bâtiment et de ce qui s'y rattache, c'est-à-dire la fabrication des tuiles, des briques et des carreaux.

Tananarive et sa banlieue comptent plus de 8,000 maisons, dont 3,000 sont construites en briques avec mortier de terre, et une centaine à parement de briques cuites rejointées; les constructions appartenant à l'État ou à l'administration sont, pour la plupart, élevées totalement en maçonnerie de briques. A eux seuls, l'État et les diverses entreprises ayant un caractère plus ou moins public, consomment annuellement 6,000,000 de briques.

On peut prévoir que, dans un avenir rapproché, grâce à l'abaissement des prix de revient de la brique, les indigènes eux-mêmes remplaceront par des constructions plus élégantes et plus solides; les cahutes en terre battue qui déparent encore certains quartiers de la capitale.

Il y a des fours partout aux environs de Tananarive, et quelques-uns sont gigantesques. Les Européens qui se livrent aujourd'hui à cette industrie, en tirent des profits appréciables. En même temps que la brique, ils font des tuyaux de conduite pour l'eau très rare à la capitale, des carreaux et aussi de ces petites tuiles indigènes arrondies, qui donnent aux maisons de Tananarive une allure légère et coquette.

La poterie forme également une industrie locale, mais assez primitive; elle est abandonnée aux femmes et s'exerce pour ainsi dire au milieu du ménage, auquel elle fournit les ustensiles d'usage journalier; mais on n'y trouve aucun art, pas même la tendance à une reproduction plus perfectionnée des objets similaires venus du dehors. Les grandes jarres et les gargoulettes, malgré le vernis rouge ou la couche de plombagine qui les recouvrent, conservent une porosité qui presque toujours les désagrège; il ne semble pas que l'effort de Laborde, dont les usines produisirent jusqu'à de la porcelaine, ait été continué.

Les Hovas ont beaucoup oublié, ce qui est une des conséquences de leur manque d'esprit inventif. Une fois un certain degré de perfection atteint, l'indigène reste à peu près stationnaire, et ne sait plus chercher le mieux.

Il en est de même dans la fabrication des objets de fer. Le sol

de l'Émyrne contient du fer en abondance et les centres de production de ce métal sont très nombreux.

Jadis, avant l'introduction des armes à bon marché, l'armement des troupes hovas se fabriquait en partie sur place. Laborde fondait des canons, et, pour le reste, le gouvernement entretenait de véritables corps d'ouvriers d'État, spécialistes à leur manière : les gens recrutés à Avarat' Ilafy étaient employés à la fabrication des fusils et ceux qui s'occupaient aux lances et aux balles étaient connus sous le nom de corps d'Amparibe. Mais les pacotilles des armuriers d'Europe et d'Amérique, le bon marché des énormes fusils à pierre ornés de clous en cuivre, et, plus tard, les sniders et autres, ruinèrent vite l'industrie naissante; le Hova resta seulement un forgeron assez habile.

Le fer qu'il travaille est presque exclusivement extrait et fondu par lui, par des moyens primitifs, qui ne nécessitent aucune dépense d'installation et donnent des résultats satisfaisants.

La liste des objets de fabrication locale est importante; elle comprend tous les outils de maçons et de menuisiers, et des ustensiles de ménage. Elle s'est même développée depuis que l'arrivée des Européens a créé des besoins nouveaux.

Le Hova excelle dans les travaux qui demandent de la patience, de la minutie et où il suffit de copier. On est même étonné du fini de certains ouvrages, quand on considère les outils qui ont servi à leur fabrication, et j'ai été un jour saisi d'admiration devant les pièces d'une pendule, œuvre d'un artiste de la capitale.

Les orfèvres sont remarquables aussi par leur habileté. Ils se tiennent au fond d'échoppes larges comme la main, et n'usent que des moyens les plus primitifs; de minuscules creusets posés sur de tout petits réchauds et quelques limes, leur suffisent pour exécuter des bijoux d'une ténuité et d'un fini extrême. Il ne faut leur demander aucune originalité, aucun effort qui témoigne d'un art personnel, mais l'exécution sera presque parfaite. Le musée indigène contient certaines pièces réellement remarquables. On y trouve, entre autres, quatre ou cinq vases d'argent de proportions inusitées, assez profonds pour y loger un homme. Ces vases sont de forme élancée, et aucun heurt mal habile ne rompt l'harmonie de leurs contours. Sur leurs flancs, le métal ouvré offre des ornementations, qui, pour être copiées, n'en représentent pas moins une main-d'œuvre fort artistique.

A l'inverse des autres tribus dont la fainéantise déconcerte, dont l'animalité est patente, tout le peuple hova travaille. Chaque individu a un métier, une profession, un gagne-pain. A côté des forgerons, à côté de l'orfèvre, on rencontre de nombreux ferblantiers, petites gens qui peinent leur vie entière à la fabrication des lampes, malles, cuvettes, arrosoirs, récipients de toutes sortes.

Le ferblantier travaille souvent en gros; sa boutique est remplie des ustensiles d'usage courant, ce qui ne l'empêche pas d'exécuter sur commande tel ou tel objet dont vous avez besoin.

Et le cordonnier en fait autant; le cordonnier, peut-être plus habile que les autres et qui, avec du cuir souvent préparé dans le pays, saura confectionner une bottine élégante, un soulier à la mode, des houseaux et des bottes. Plus d'une fois, l'administration s'est adressée aux indigènes pour la chaussure des troupes, pour des bretelles de fusils et des cartouchières. Et cette grosse fabrication, que, dans une colonie plus vieille, l'on n'aurait peut-être pas obtenue d'une main-d'œuvre mieux préparée, des ateliers de Hovas les livrèrent à jour fixe et à un prix très modéré.

Grâce aux aptitudes de ses habitants, l'Émyrne est la seule région de toute l'île sur laquelle le colon peut vivre. L'étranger qui arrive à la capitale, s'il n'a pas à tenir un certain rang, s'il veut se contenter des seules aises domestiques, peut, sans grands frais, trouver sur place tous les objets nécessaires à son entretien. Le tailleur indigène, dont les prétentions ne sont jamais aussi élevées que celles de son voisin venu d'Europe, l'habillera même selon les exigences des dernières modes.

Le Hova ne manque pas d'ailleurs d'une certaine coquetterie et notre contact a déjà développé ses aspirations au beau maintien. Il fait même preuve, en pareille matière, d'un syncrétisme parfois comique. De même que chez lui toutes les civilisations et tous les cultes sout représentés, les modes les plus diverses l'ont sollicité. A miss Hellyet, personne probablement d'origine britannique, les femmes ont pris la large ceinture de cuir bien connue, tandis que les hommes adoptaient celle de soie, qui, pendant une saison, à Paris, prétendit détrôner le gilet. Pour les jours de parade, plus particulièrement pour les bals, la femme hova, malgré les rigides préceptes d'un protestantisme assez répandu, consentira volontiers à ne cacher qu'à moitié ses charmes naturels sous l'indiscrétion des échancrures; elle aura des robes à traîne,

se fera au besoin friser, et je me rappelle encore cette personne déjà mûre, une princesse, paraît-il, qui présidait avec tant de dignité à des répétitions de ballet, et ne sortait jamais qu'avec un chapeau de paille noire à petites fleurs mauves, une voilette et des gants de filoselle.

Le Hova a aussi une certaine recherche dans sa mise; Rainiandiamanpandry marcha au supplice en redingote noire; M. Ransangy se montre assez souvent en habit; le prince Rahamatra, le premier légionnaire malgache, aime l'uniforme qui lui permet d'exhiber sa croix, et les autres, sur la figure desquels on ne met aucun nom : propriétaires, cultivateurs, gens plus ou moins aisés, en font autant, sortent en frac ou en smoking, souvent gantés, ou sous les costumes du sport qu'ils préfèrent.

Le tailleur indigène, en Émyrne, fait donc, même avec ses compatriotes, de bonnes affaires, et la concurrence serait difficile à soutenir pour un ouvrier européen, en ce qui concerne du moins les vêtements journaliers.

Il existe également un peu partout des ateliers de couturières. Du matin au soir, accroupies à terre, les unes à côté des autres, tassées, pressées, des femmes piquent des vêtements blancs. C'est un inlassable ronron de machines à coudre, machines allemandes presque toutes, dorées et peintes, un des nombreux produits de ces industries d'outre-Rhin qui débordent sur l'Europe et vont de plus en plus encombrant les marchés coloniaux. La femme hova ne se borne pas d'ailleurs à la couture; elle tisse des rabanes, fait de la broderie et aussi de la dentelle de soie blanche, reproduction de vieux dessins anglais, très fine et légère, à laquelle le travail à la main donne un cachet incontestablement artistique.

Dans toute l'île, on chercherait vainement l'équivalent de ces industries féminines des Hovas. La Betsimisaraka, depuis longtemps en contact avec les Européens, portera volontiers les modes d'Europe; elle sera même extrêmement coquette et très propre, aimant le beau linge et, chose plus rare, les dessous immaculés; mais ses dix doigts ne feront jamais œuvre qui vaille.

Les Hovas, hommes et femmes, non seulement travaillent, mais ce sont encore des colporteurs infatigables, obséquieux, allant de case en case vendre les objets de leur fabrication. Il ne se passe pas de jour que vous ne soyez harcelés par des marchands ambulants qui savent très bien que le boniment est la moitié de la réussite.

L'étranger qui arrive à la capitale est donc logé par le Hova, fourni par lui de la plupart des ustensiles nécessaires à son ménage, chaussé et habillé par lui; et c'est encore le Hova qui lui vendra un mobilier.

Chaque vendredi, le marché ordinaire établi devant la résidence devenant insuffisant, il s'est créé, à Anakely, une sorte de marché annexe affecté à l'exposition des meubles, qui, pour la plupart, arrivent de la campagne environnante. Depuis l'occupation, les prix ont beaucoup augmenté, en même temps que la qualité ou la solidité en ont diminué. Mais il se manifeste certaines tendances à une élégance au moins superficielle.

Le *Zoma* est encore un marché fort curieux et bien achalandé, où tout Tananarive et même les gens des environs se rendent chaque matin. La cohue y est bizarre et la marmaille grouillante : Hovas sous leur éternel chapeau de paille à larges bords, femmes enroulées dans le bariolage des pagnes sur lesquels pend la longue et lourde tresse noire, domestiques *vazahas*, race marchandeuse et rapace. Jadis, il y avait de tout au *Zoma* et le *Zoma* débordait, établissant des succursales dans les autres quartiers où les vendeurs campaient sous d'immenses parasols de toile blanche. Tout au bout se trouvait le coin des matelassières, pêle-mêle hétéroclite de matelas bourrés de mousse et de petites fleurs blanches et cotonneuses, de paillasses, d'oreillers, de traversins faits pour les trois quarts de pièces et de morceaux d'étoffes criardes.

Menuiserie et charpenterie, toutes les industries du bois sont à peu près représentées à Tananarive.

Les maisons de la capitale présentent à l'intérieur, les plus belles du moins, un souci particulier de la chose finie, et on y remarque une réelle recherche d'harmonie dans le mobilier. Très souvent, on y trouve de légers planchers, d'élégants panneaux, des revêtements sculptés de cheminées, des escaliers à rampes ajourées et des balcons intérieurs, le tout provenant de la main-d'œuvre locale; aussi, comparées à Tananarive, les villes de la côte, malgré l'apport étranger, présentent-elles un caractère de provisoire et de hâtif dans leur nouveauté.

On peut demander aux Hovas, menuisiers et charpentiers, tout ce dont on a besoin, à condition de les guider d'un conseil ou d'un modèle. D'ailleurs, nous constatons ici une très sensible orientation vers le progrès; au lendemain de l'occupation, la

population étrangère de la capitale s'est considérablement accrue et de nouveaux usages se sont établis, tels, par exemple, que l'emploi des charrettes et autres véhicules dont, faute de routes carrossables, on ne songeait pas à se servir. Aujourd'hui, les charrettes à bœufs qui parcourent une bonne partie de l'Émyrne, sont toutes dues à l'industrie locale, qui s'est, là encore, montrée très habile. Aussi, à l'École professionnelle, la menuiserie et la charpenterie sont-elles les sections les plus suivies; elles ont déjà donné de très appréciables résultats.

En ce qui concerne les industries textiles, on constate, en même temps qu'une perfection plus sensible, une recherche plus évidente et une préoccupation quasi artistique dans la fabrication de certains tissus, principalement des lambas de soie. On appelle ainsi une étoffe ayant ordinairement 2 mètres sur 1 m. 1/2 ou 1 m. 75 et faite de deux laizes, les métiers plus que primitifs des indigènes ne permettant jamais que des largeurs restreintes.

Les lambas présentent d'ordinaire une étonnante accumulation de couleurs, une gamme de teintes aussi vives que variées, des tons violents et criards, qui tirent l'œil, sans pourtant produire la sensation désagréable de nos tissus d'exportation, si recherchés des populations coloniales. Le plus souvent, les fils de soie qui ont servi aux dessins proviennent des manufactures de Lyon.

Les plantes tinctoriales du pays, et surtout les procédés de fixation des indigènes, ne permettent pas d'arriver à des nuances absolument nettes et durables. Les gens du Betsiléo, moins truqueurs que les Hovas, confectionnent des lambas aux nuances infiniment plus sobres, à l'instar des tentures et des tapis d'Europe, et qui ont ainsi une originalité propre.

A côté des bariolages à bon marché, qui encombrent les ballots des colporteurs, on trouve aussi des pièces entières du plus remarquable travail exécutées selon le goût européen. Pour ces dernières, les Hovas émettent des prétentions exorbitantes : 200 ou 300 francs du lamba. J'en ai rencontré un qui m'a ravi : un immense carré blanc, de ce blanc particulier de la soie indigène, mat avec des tons se rapprochant du vieil ivoire, encadré d'une seule bande vert Véronèse où courait un liséré rouge.

Ce qu'une pareille étoffe représente de besogne méticuleuse et de patience est invraisemblable, et si l'indigène se rendait compte

du prix du temps, c'en serait fait des industries textiles à Madagascar. Le seul métier en usage dans l'île, pour tous les travaux du même genre, est le plus rudimentaire qui se puisse concevoir.

Le ver producteur de la soie se trouve à peu près partout en Émyrne, et dans la province de Betsiléo.

Il existe plusieurs variétés de bombyx indigènes répandues sur le plateau central, dans la région de Majunga et jusqu'au pays des Baras, et dont les deux principales sont le *landion'amboa* et le *landi-be*. La première vit à l'état de nature; la seconde, dont la soie est de qualité supérieure, est de la part des indigènes l'objet de certains soins, qui, même dans les forêts, amènent un semblant de sélection. Le *landi-be* vit sur l'ambrevade (arbuste dont les graines sont comestibles et ne manquent pas de saveur), sur le mûrier ou le tapia, dans les plaines de l'ouest.

Le bombyx de Chine a été également introduit à Madagascar par les missionnaires à une date assez récente. Il y en a beaucoup dans les environs de Tananarive et sa soie sert à faire les lambas de la capitale, ainsi que les dentelles dont nous avons déjà parlé.

Outre les lambas, les gens du Betsiléo fabriquent une sorte d'étoffe de soie d'un gris terne, très souple, presque inusable, dont les Européens usent maintenant beaucoup.

Chose étonnante! alors que le ver à soie existe presque partout à Madagascar, et qu'on pourrait l'élever même sur la côte où l'ambrevade et le mûrier poussent plus vigoureusement qu'ailleurs, les peuplades du plateau central sont les seules à avoir compris son utilité et les profits qu'on en peut retirer. Les Baras, par exemple, qui dans leurs forêts ramassent des quantités considérables de cocons, n'en savent pour ainsi dire pas l'emploi, et se bornent à en faire le commerce avec le Betsiléo et l'Émyrne.

Étendra-t-on jamais l'industrie séricicole dans la grande île? Il est permis d'en douter, à moins qu'on ne se décourage pas devant une œuvre de longue haleine. Il y a ici tant de choses à entreprendre, tant de possibilités réalisables, qu'on se demande quelquefois par où commencer.

D'ailleurs, les peuplades du plateau central sont à peu près les seules qui s'occupent à produire la soie, et comme elles sont en même temps les plus avancées en toutes choses, les plus laborieuses et les plus intelligentes, on est tenté d'exiger d'elles toujours davantage. Mais le Hova, habitant une terre ingrate, est,

pour la production des choses nécessaires à son existence, astreint à des travaux si multiples, qu'il est difficile de lui demander de s'attacher encore à des besognes accessoires et peu rémunératrices comme l'élève du bombyx indigène, dont la soie d'ailleurs ne semble pas aussi bonne que celle des pays d'Extrême-Orient.

Le Hova, déjà, ne plante presque plus le cotonnier, bien que cet arbuste pousse à peu près partout et demande peu de soins.

Il n'a plus assez de loisirs pour filer à la quenouille ou sur sa cuisse, la quantité de coton nécessaire à la confection d'un rouleau de cette grosse étoffe chaude et résistante dont étaient vêtus presque tous les bourjanes de la capitale. Les procédés trop rudimentaires dont il dispose ne lui permettent pas de lutter contre la concurrence des tissus étrangers.

Pourrait-on, en utilisant des forces motrices naturelles, installer en Émyrne ou dans le Betsiléo, une fabrique de toile où s'approvisionneraient les indigènes? L'idée est tentante, bien que d'une réalisation peu assurée. Les filateurs se feraient-ils en même temps planteurs, et, dans ce cas, la main-d'œuvre indigène serait-elle suffisante? ou bien s'adresserait-on directement aux habitants, en leur assurant la vente de leurs cotons? La réponse est difficile, et il faut encore tenir compte d'un important facteur quand on parle de l'avenir de l'Émyrne, le chemin de fer, qui amènera forcément dans la situation économique du pays et dans les relations commerciales entre la côte et le plateau central des modifications imprévues.

Dans le domaine économique comme ailleurs, tout se tient et les phénomènes s'engendrent les uns les autres. Les mêmes causes qui s'opposent à une production plus grande de la soie et du coton, expliquent pourquoi la culture du chanvre est de plus en plus abandonnée, pourquoi le commerce des fibres d'aloès est nul. Ces petites industries prospères à une époque où le Hova vivait pour lui, chez lui, à peu près à sa guise, loin du contact harcelant de l'Européen, périclitent de jour en jour et s'éteindront d'elles-mêmes quand leur utilité disparaîtra.

Seule, la fabrication des tissus de rafia se maintient et semble même se développer. Le rafia croît à peu près partout à Madagascar, mais de préférence sur la côte et dans les régions d'altitude moyenne. Il ne fait pas l'objet d'une culture spéciale, sauf en Émyrne, et pousse à l'état sauvage, épanouissant au hasard ses feuilles assez semblables à celles du palmier. On n'utilise que les

toutes jeunes feuilles, celles qui, non encore ouvertes, se dressent au sommet de l'arbre comme un paratonnerre. Elles sont alors d'un blanc à peine teinté et très molles, ce qui permet alors d'enlever sur leurs faces, et en longues lanières, l'espèce de tissu épidermique qui les recouvre. On distingue à Madagascar deux sortes de rafia : l'un de forêt, rouge, raide et cassant, l'autre dit d'*Andriba*, également rouge et plus résistant.

L'étoffe la plus fine et la plus légère, fabriquée avec le rafia, est le *jabo*, d'une teinte naturellement jaune paille, dont la trame emprunte à un mélange de fils de soie blanche, une malléabilité et un éclat particuliers. On utilise le jabo pour la confection des vêtements indigènes, ceux de femmes surtout; les colons en font aussi des paletots d'intérieur d'une extrême légèreté.

La rabane de tenture et d'emballage, uniformément jaune ou zébrée de bandes de couleurs, forme un objet de commerce autrement important. Presque tous les indigènes s'en servent et la majeure partie des bourjanes de Tananarive la portent dans leurs longues marches à cause de la fraîcheur qu'elle entretient et de son imperméabilité. Elle est presque inusable, résiste aux plus durs lavages, se vend à très bas prix, toutes qualités requises des indigènes, de ceux surtout habitant la campagne, lesquels ne brillent ni par l'aisance, ni par la coquetterie.

Il s'est fait, à une époque, une certaine exportation de rabanes vers les pays d'Europe. Mais si les tissus neufs ont un indéniable agrément, les couleurs qui les ornent, obtenues par l'immersion prolongée des fils dans l'eau, où sont bouillies des feuilles et des écorces, ne résistent guère. Les pièces ont une longueur à peu près uniforme de 3 mètres.

En revanche, les viticulteurs d'Europe sont pour Madagascar de précieux clients en ce qui concerne le rafia brut. Tous les paysans de nos campagnes productrices de vin, ont vu et manié ces longs fils souples, plats et résistants que les Malgaches rassemblent et vendent en torsades énormes. Il s'en fait un trafic considérable dans tous les ports de la côte et les bateaux de la compagnie havraise en emportent, à chaque voyage, des centaines de tonnes. L'indigène, pour s'en procurer, n'a qu'à s'écarter un tant soit peu de son village; mais l'Émyrne est un pays si déshérité, que le rafia, partout si répandu, si vivace, n'est pas arrivé, en se propageant de proche en proche, jusqu'à ces contrées d'argile in-

fertile et compacte, qui forment le plateau ou plutôt l'arête centrale.

Le Hova fabrique aussi certains produits de sa consommation domestique : le sucre, grossière cassonnade en pains; le savon débité en petits cubes noirs aux étalages des marchés; la chandelle de graisse de bœuf, jaunâtre et fumeuse, qui pend en paquets sous toutes les paillottes des débitants de carrefour. Dans ces détails de petite industrie, on peut voir qu'il se mêle toujours chez le Hova à une indéniable activité une grande apathie; le contraste est frappant entre lui et les populations de la côte, qui vivent dans un irrémédiable abrutissement.

Telle est, dans ses grandes lignes, la situation industrielle de l'Émyrne, d'où l'on peut déduire une opinion sur les aptitudes des individus et sur leurs progrès possibles.

J'ai dit, et je crois avoir prouvé que les habitants de l'Émyrne avaient toujours vécu d'emprunts, que leurs industries et jusqu'à leurs usages privés étaient d'importation étrangère; qu'ils n'avaient fait preuve d'aucune initiative et qu'il n'avait jamais existé d'art hova. Mais le Hova a pourtant, bien qu'acquises, des tendances artistiques. Qu'on me fasse crédit des mots, et je dirai avoir connu à Tananarive des aquarellistes, des peintres décorateurs et des lithographes.

Avant notre conquête, il existait déjà à Madagascar et il existe toujours un journal illustré, très répandu, le *Vao-Vao*, entièrement composé par des Hovas et dont les numéros sensationnels initient les lecteurs aux splendeurs des réceptions faites au gouverneur général et à tous les événements publics de quelque importance.

S'il manque donc au Hova les aptitudes de race qui lui auraient permis de grandir sans tutelle extérieure, néanmoins il est intelligent, débrouillé et adroit. On ne saurait non plus, sans injustice, lui dénier certaines qualités morales qui, dans les classes inférieures se manifestent par la fidélité domestique. Un serviteur ne laissera jamais son maître sans se faire remplacer, autant que possible, par un parent ou un ami. Dans la maison, il est prévoyant; les remontrances l'améliorent, les conseils le servent, et là encore, on découvre en lui des aptitudes à s'instruire. Un fossé énorme sépare cet individu, pourtant encore barbare, des autres races de Madagascar.

Un des métiers les plus répandus et sans nul doute le plus indispensable, est celui de *bourjane*, c'est-à-dire porteur de fardeaux ou de *filanzana* (chaise à porteurs). On peut évaluer à trente mille au moins le nombre des individus qui, d'un bout de l'année à l'autre, descendent à la côte pour y chercher les colis et les voyageurs à destination de l'Émyrne, ou qui, de la capitale, rayonnent vers les points les plus reculés de l'île.

Le bourjane est un type à part, un nomade qui jamais, deux nuits de suite, ne couche au même endroit. La vie errante a fait de lui non pas un paria, comme on pourrait le croire, mais un individu d'une endurance extrême, sobre, économe, avisé.

Sur les trois cent soixante-cinq jours de l'année, le bourjane soutient, pendant près de trois cents jours, avec sa charge de 25 à 30 kilogrammes, une marche journalière de 50 kilomètres. Le long ruban d'argile boueuse, qui, d'étape en étape, conduit de la côte en Émyrne, est, d'un bout à l'autre, piétiné sans interruption par le défilé des convois, grâce auxquels sont assurés le commerce et l'alimentation des régions centrales. Chaque homme porte aux extrémités d'un bambou les deux colis de poids égal dont se compose sa charge. Par suite de l'effort énorme chaque jour répété depuis si longtemps, l'anatomie externe de l'individu s'est manifestement modifiée. Chez la plupart, la cage thoracique a acquis un développement d'autant plus sensible qu'elle contraste avec la gracilité de la taille; les muscles des épaules se sont renflés d'une façon anormale, et sous la constante meurtrissure du bambou, les chairs ont perdu une partie de leur sensibilité.

Seules, les infirmités ou la vieillesse contraignent au repos ces marcheurs infatigables. Quelles que soient les difficultés des régions qu'ils traversent ou l'intempérie des saisons, plus robustes que des bêtes de somme, ils s'en vont, vêtus d'un méchant lamba ou d'une camisole de tissu grossier; leur sobriété est stupéfiante, un rien les contente et assure le fonctionnement de leur machine humaine. La seule halte qu'ils s'accordent à midi, leur suffit pour cuire et mastiquer un plat de riz bouilli sans sel, sans condiments, sans viande, pâte énorme et repoussante qu'ils avalent à presque température d'ébullition, avec des happements de molosse; et le soleil les tanne, le froid les cingle.

La seconde fois que je passai à Ankéramadinika, un brouillard opaque et glacial pesait sur la région. La nuit fut une torture; les

molletons et les pèlerines qui nous enveloppaient étaient insuffisants pour nous réchauffer dans la case disjointe où le vent s'engouffrait. Impossible de dormir; et jusqu'à l'aube, à côté de nous, comme une réunion de poitrinaires, les bourjanes toussèrent, crachèrent, éternuèrent, en claquant des dents sous leurs vêtements mouillés. A la pointe du jour nous partîmes, et un spectacle inimaginable s'offrit à nos yeux : le brouillard, condensé davantage, s'élargissait à l'infini; les nuages succédaient aux nuages dans une congélation de mer polaire, d'océan d'apocalypse, dont les volutes, comme solidifiées, s'arrêtaient à la base des pics bleus émergeant çà et là. Cette uniformité blanche s'étendait à perte de vue, impénétrable et suffocante dans les vallées, emplissant vers l'est l'immense fossé au fond duquel, sous 300 mètres de vapeur d'eau, dormait le petit village de Sabotsy. Au froid très vif avait succédé une humidité pénétrante, émanation de la terre et des forêts, et les bourjanes marchaient grelottants, jusqu'à ce que, vers le milieu du jour, un rayon de soleil leur permît de se sécher.

Quelques-uns en meurent, mais aucun n'accuse le métier, un métier fait volontairement, sans maître qui commande, avec le droit de s'arrêter quand il leur plaît, et qui leur donne quand les jarrets sont assez solides, deux fois quarante francs par mois; c'est-à-dire la liberté avec la fortune.

Ils furent autrement malheureux naguère au lendemain de l'expédition. Les brigands ou fahavalos raziaient les villages; les rizières restaient incultes. Rien à manger. Et sur la route, on trouva plus d'une fois, à côté de sa charge intacte, de biscuits et de conserves, le cadavre d'un pauvre bourjane mort de faim.

G. François,
Sous-commissaire des colonies.

(*A suivre.*)

MOUVEMENT GÉOGRAPHIQUE

La seconde expédition de M. Sven Hedin dans l'Asie centrale. — MM. Kozlov, Kaznakov et Ladyghine dans l'Altaï mongol et le désert de Gobi. — Les Russes en Mandchourie; le transmandchourien. — Autour du lac Tchad : le colonel Péroz sur la route de Zinder; défaite des fils de Rabah; les populations du Kanem. — La mission Bernard-Huot du Chari à la Sangha; les missions Löfler et Fredon. — Mission franco-portugaise de délimitation entre le Congo et le territoire de Cabinda.

Le Dr Sven Hedin dont on connaît le magnifique voyage de trois années à travers l'Asie centrale, de 1894 à 1897, a publié les observations et les notes scientifiques prises au cours de cette longue exploration dans un volume qui forme l'*Ergänzungsheft* n° 131 des *Petermann's Mitteilungen*. M. Deniker en a donné un résumé dans *La Géographie* (15 mars). Cette publication apporte une énorme quantité de renseignements nouveaux sur la Kachgarie, la région du Lob-nor, le versant nord du Kouen-loun, le désert de Takla-Makane, le Tibet septentrional, le bassin du Hoang-ho supérieur.

L'explorateur suédois a entrepris dès 1899 un nouveau voyage dans les pays les moins connus de l'Asie centrale. Parti de Kachgar à la fin de septembre 1899, il atteignit le Yarkand-Daria qu'il descendit en radeau jusqu'au Yangi-Koul où il rencontra notre compatriote M. Bonin. Laissant alors une partie de sa caravane au Yangi-Koul, il entreprit une traversée en ligne droite du désert de sable du Takla-Makane en prenant la direction de Tchertchen. Cette excursion, accomplie avec quatre hommes et sept chameaux, dura vingt jours et fut des plus pénibles; le voyageur dut dormir sans tente et sans feu par des froids de — 30°1, et il eut à souffrir des ouragans de poussière qui étaient fréquents. La petite caravane poussa vers l'ouest-sud-ouest jusqu'à Andere, puis revint à son campement en suivant l'ancien lit du Tchertchen-Daria et les bras du Tarym.

Le 5 mars 1900, M. Sven Hedin partit de nouveau de son camp du Yangi-Koul, et suivit, vers l'est, le lit desséché du Koum-Daria

découvert par M. Kozlov. Il parvint sur les rives d'un ancien bassin lacustre, actuellement à sec, où se montraient des efflorescences salines. Au sud de cette cavité, il rencontra un vaste lac, dont la formation paraissait due à une dérivation vers le nord du Kara-kochoum ou Lob-nor de Prjevalsky. Ainsi se trouvait confirmée l'opinion déjà émise par le Dr Sven Hedin, lors de son premier voyage, relativement aux déplacements du Lob-nor et à l'existence de bassins distincts de celui décrit par Prjevalsky. Il suffit d'un mouvement de dunes pour que le régime des eaux soit changé, aussi a-t-on pu dire que le Lob-nor est un lac voyageant au gré des vents. Après avoir étudié cette nappe d'eau, M. Sven Hedin regagna le Yangi-Koul, puis revint à Abdal, près du Kara-kochoum, en descendant le Tarym. Il reconnut les nappes d'eau que cette rivière forme sur sa rive occidentale.

Vers le milieu de l'année, le voyageur entreprit une longue tournée qui l'amena jusqu'au Tibet septentrional. Il franchit l'Astyn-tag entre Kara-kochoum et Koum-koul, et il constata qu'au lieu de quatre chaînes signalées par Prjevalsky, le massif en comprend six. Au sud de ces chaînes se placent les chaînes nouvelles de l'Ara-tag et du Kalta-alagan, toutes très resserrées les unes contre les autres. Après une interruption vient la rangée des quatre puissantes chaînes parallèles de l'Arka-tag. Au delà, le voyageur passa à quelques dizaines de kilomètres du pic du Roi-Oscar, haut de 5,106 mètres, et poursuivit sa marche au sud sur le plateau tibétain jusqu'à 34° 21′ de latit. N. non loin des sources du Yang-tse-kiang. Mais là, l'affaiblissement de sa caravane l'obligea à revenir en arrière, vers sa base d'opérations; le 20 octobre, on fut de retour à Temirlik. Le froid et les tempêtes accompagnées de grêle et de neige avaient rendu très pénible cette excursion faite à une altitude d'environ 5,000 mètres. Cette partie du voyage a donné des résultats géographiques très importants, notamment en faisant connaître la topographie de l'Arka-tag, que le voyageur suédois regarde comme la chaîne maîtresse du Kouen-loun.

M. Sven Hedin se proposait d'entreprendre, en novembre, une reconnaissance d'une vingtaine de jours, dans l'ouest de Temirlik, puis d'explorer le désert au nord-est de Satchéou et ensuite, dans l'ouest, vers le Lob-nor, afin de poursuivre les recherches de sa campagne du printemps. Il rentrera ensuite en Europe après avoir visité les sources de l'Indus.

Au cours de cette longue campagne, le Dr Sven Hedin a exécuté 61 déterminations astronomiques, relevé l'altitude de tous les points importants et dressé soigneusement tout son itinéraire. Les travaux topographiques qu'il a exécutés sont considérables. Le développement total de la carte qu'il a dessinée depuis Kachgar a 130 m. 50 de long et comprend 500 feuilles.

Au nombre des voyages les plus importants qui aient été accomplis pendant ces dernières années dans l'Asie centrale, il faut mentionner aussi celui de M. Kozlov qui, accompagné de MM. Ladyghine et Kaznakov, a exploré l'Altaï mongol ou chinois et la partie centrale du Gobi. Les lettres de M. Kozlov et de ses compagnons publiées par la Société Impériale russe de Géographie, et que M. Deniker a résumées dans *La Géographie*, nous renseignent sur cette exploration.

Nous rappelons, avec M. Deniker, que l'immense chaîne de l'Altaï mongol, qui s'étend, du nord-ouest au sud-est, sur 2,000 kilomètres environ, entre la frontière russo-chinoise, où elle se soude à l'Altaï russe, et la grande boucle du Hoang-ho, a été découverte par Potanine et Pievtsov (1876-1878). Le premier de ces explorateurs avait traversé ce relief à quatre reprises par les cols qui le coupent; le second en avait longé le versant septentrional, à une distance variant de 50 à 100 kilomètres du pied des montagnes. Il s'agissait cette fois d'étudier l'Altaï mongol dans toute sa longueur, en passant le plus près possible de son axe ainsi que de son versant sud.

Parti le 14 (26 juillet) 1899 du poste cosaque d'Altaïskaïa, M. Kozlov, à la tête d'une troupe de dix-huit personnes, étudia d'abord la topographie de l'Altaï, entre la frontière russe et Kobdo. Il fixa l'altitude de la passe Oulan-Daban, sur la frontière, à 2,880 mètres. Il suivit la vallée du fleuve Kobdo jusqu'à la ville du même nom.

Pendant ce temps, MM. Kaznakov et Ladyghine faisaient une excursion au sud, dans les vallées du Tsagan-gol et du Kobdo-gol jusqu'au lac Kobdo, où se jette cette dernière rivière; ils arrivèrent plus tard à Kobdo par la vallée de la Bouïountou. Les populations

qu'ils rencontrèrent sont des Mongols-Ouriankhs et des Kirghiz-Kireï.

Laissant Kobdo à la fin d'août, M. Kozlov gagna la vallée qui sépare la chaîne septentrionale de la crête méridionale. Au delà du Khoulmou-nor, il atteignit le lac Begher, situé entre les monts peu élevés qui forment la chaîne du nord et les puissants massifs de Khara-Atszarga et de Bourkhan-Boudda qui constituent la chaîne méridionale. Les deux chaînes sont couvertes d'épaisses forêts jusqu'à la hauteur d'environ 1,900 mètres. Des bruits mystérieux, que les indigènes signalèrent aux voyageurs comme se produisant dans ces montagnes, sont dus à la rencontre d'un courant d'air chaud venant de la plaine et de l'air froid de la montagne.

La chaîne du sud, connue sous le nom d'Altaïn-Nourou, se termine à l'est de Bourkhan-Boudda, près du lac d'eau douce Khoudouk-nor. La route d'Ouliassoutaï à Yu-men-hsien, près de Sou-tcheou, passe à l'est de ce lac. Les voyageurs se portèrent ensuite vers l'Orok-nor, situé au pied du versant de la chaîne septentrionale formée ici par le grand et le petit Bogdo. L'animal caractéristique des deux Bogdo est le bouquetin.

Après avoir traversé le Tatsin-gol, qui coule au milieu de riches pâturages, M. Kozlov atteignit le massif d'Artsa-Bogdo qui marque l'infléchissement de la chaîne vers le sud-est. Il fut rejoint au puits appelé Tchatseringhi-Khoudouk, en face de l'énorme massif de Gourban, par M. Kaznakov qui, parti du Khoulmou-nor, avait exploré le versant sud de l'Altaïn-Nourou, sauvage et désert. Là, vivent des troupes d'antilope et, au dire des Mongols, un animal nommé *taka* qui serait probablement le cheval sauvage, *Equus Prjevalskii.*

M. Kaznakov franchit ensuite la chaîne du nord et, au delà du monastère de Youm-Beysin, où réside un « Khoubilgan », ou incarnation d'un saint bouddhiste, entouré de trois à quatre cents lamas, il atteignit le puits de Saïren, qui se trouve sur l'itinéraire de Prjevalsky, entre Ourga et l'Ala-chan. De là, M. Kaznakov tourna au nord-ouest pour rencontrer M. Kozlov aux environs de l'Oulan-nor.

La deuxième partie de l'expédition consistait dans l'étude de trois routes séparées à travers la partie la moins connue du Gobi; elle se fit en décembre 1899 et janvier 1900. M. Kozlov choisit la route la plus orientale qui conduit un peu à l'est du méridien de

Liang-tcheou. Après avoir franchi les monts Kouko-Morito et la dépression de Goïtso, il traversa le désert proprement dit, où les sables recouvrent à peine la roche et forment des sortes de dunes appelées « barkhanes » qui sont dirigées vers l'est-sud-est. Entre ces dunes, on trouve de petites oasis, où l'on rencontre l'eau douce à 2 mètres de profondeur. Au sud d'une petite nappe d'eau appelée Koukou-Bourdou, on traverse la chaîne de Yabaraï, par la passe d'Oboto-Datou (1,650 mètres). Après ces montagnes, la route passe à Sokho-Khoto ou Tchen-Fan, pour aboutir à Liang-tcheou.

L'itinéraire suivi par M. Kaznakov est intéressant par le levé complet des Sokho et Gachioun-nor et de la basse vallée de l'Edzin-gol. Après s'être reposé dans le camp du prince des Mongols Torgoutes, M. Kaznakov se dirigea vers l'Ala-chan à travers les sables de Badain-Djarengh. Son itinéraire avait été de 1,500 kilomètres.

M. Ladyghine traversa le Gobi, à l'ouest de l'Edzin-gol, dans sa portion la plus accidentée. Parti de Dalantourou, il traversa les monts Tumurten où les sources sont nombreuses et qui sont couverts d'arbres, et il acquit la certitude qu'ils sont le prolongement occidental du Noïn-Bogdo. M. Ladyghine arriva à Sou-tcheou par la route des caravanes mongoles, ayant effectué un parcours de 1,100 kilomètres.

La révolution chinoise a procuré aux Russes une situation exceptionnellement favorable en Mandchourie où depuis si longtemps ils cherchent à s'établir. La construction du chemin de fer transsibérien leur avait déjà permis d'exercer dans ce pays une influence prépondérante. Ne se contentant pas de la ligne stratégique de l'Oussouri, entre Khabarovska et Vladivostok, les Russes avaient obtenu de pénétrer au cœur même de la province chinoise. Un arrangement conclu, le 8 septembre 1896, entre la Banque russo-chinoise et le gouvernement chinois avait, en effet, confié à cette Banque la fondation d'une société, dite du *Chemin de fer de l'Est chinois*, qui devait construire à travers la Mandchourie une nouvelle ligne allant de celle de la Transbaïkalie à celle de l'Oussouri. De cette façon, la grande voie de pénétration russe, au lieu de faire un long détour par les rives de l'Amour et de l'Oussouri pour atteindre Vladivostok, coupera court à travers le territoire chinois.

De plus, la Russie possédant Port-Arthur, port qui, à l'inverse de Vladivostok, n'est jamais bloqué par les glaces, il fallait, pour tirer tous les avantages de cette situation, relier ce port au transsibérien par un embranchement.

La construction de ce chemin de fer fut brusquement interrompue par l'insurrection chinoise; les ouvriers du chemin de fer et les troupes russes de protection furent violemment attaquées et durent en partie évacuer le pays. A la fin du mois de juillet 1900, des forces chinoises bombardèrent la ville de Blagovietchensk sur l'Amour, et d'autre part les Boxers dévastèrent Moukden. Il en résulta que les Russses occupèrent le pays et s'emparèrent successivement de toutes les villes mandchoues : Khaïlar, Tsitsikar, Ningouta, Moukden. Il était évident que l'on pouvait dès lors considérer la Mandchourie comme une dépendance de la Russie. Une fois installée dans ce pays, elle n'est sans doute pas prête d'en sortir.

En novembre 1900, le gouvernement russe chercha à régulariser cet état de fait par une convention qui, tout en reconnaissant à la Mandchourie la qualité de province chinoise, assurerait à la Russie dans cette province une situation prépondérante. Après avoir conclu un *modus vivendi* avec les gouverneurs de la Mandchourie, il présenta au gouvernement chinois lui-même un projet de convention qui devait être signé le 26 mars 1901, comme dernier délai et dont la teneur est restée jusqu'ici secrète. Ce projet rencontra une vive opposition de la part de l'Angleterre et du Japon qui usèrent de toute leur influence pour détourner la Chine de le signer; ils y parvinrent et la Russie ne crut pas devoir insister. En réalité, ces deux puissances n'avaient pas opposé un sérieux obstacle à la politique russe. Une note, parue le 5 avril dans le *Messager du Gouvernement*, de Saint-Pétersbourg, est venue en effet déclarer que la Russie restera en Mandchourie tant que la situation de ce pays l'exigera, c'est-à-dire pour une durée de temps que l'on ne saurait prévoir.

Si le gouvernement russe proteste contre toute idée d'établissement d'un protectorat sur la Mandchourie, il n'en est pas moins vrai que la Russie est fortement implantée désormais dans ce pays. Quoi qu'il arrive, la construction du transmandchourien fera de la Mandchourie un pays russe.

Le tracé du transmandchourien et de son embranchement sur Port-Arthur est maintenant définitivement arrêté. C'est à la station

de Kaïdalovou, entre Tschita et Nertschinsk, qu'il se détache du transsibérien. Il entre en Chine 350 kilomètres plus loin, à Nagadan, passe à Khaïlar, franchit le grand Khingan par le col de Tche-Dyn, et atteint Vladivostok après un trajet total de 1,772 kilomètres depuis Nagadan, soit plus de 2,100 kilomètres pour la ligne entière. De Kharbin se détache l'embranchement qui, passant non loin de Moukden, va jusqu'à Port-Arthur. Le transmandchourien doit rejoindre à Nikolsk la ligne de l'Oussouri.

Les Russes semblent avoir systématiquement évité dans le tracé du transmandchourien, de le faire passer par certaines localités importantes, peut-être en vue de provoquer la fondation de centres nouveaux, ceux-ci exclusivement russes. C'est une remarque judicieuse que nous trouvons indiquée dans les *Annales de Géographie*. « Il est à noter, y est-il dit, que la voie ne dessert ni Tsitsikar, laissé à 16 kilomètres au nord, ni Houlan-tcheng (25 kil. au N.), ni Ningouta (35 kil. au S.). De même la ligne de Port-Arthur, longue de 1,017 kilomètres, ne passe ni à Kirin, ni à Bedouné, mais à Tchang-tchoun et Tchang-tou-fou ; elle passe aussi à 3 ou 5 kilomètres de Moukden. A part cette dernière ville, aucun des grands centres mandchouriens ne sera directement desservi par la ligne. On verra sans doute se répéter ce qui s'est produit pour le transsibérien : la naissance, grâce à la voie ferrée, de villes champignons d'une croissance très rapide, et la décadence des centres anciens, comme celle qui frappe actuellement Tomsk et Tobolsk. »

La Mandchourie peut devenir le grenier des régions du nord de l'Amour. C'est un pays fertile, d'aptitude surtout agricole. Le Soungari est la grande route de commerce entre la Mandchourie et la Sibérie. « Le commerce, dit M. Henry Bidou dans le *Bulletin du Comité de l'Asie française*, est concentré en deux points : Blagovietchensk, au confluent de la Zeia, et Khabarovska, où aboutissent les produits du Soungari. Blagovietchensk est le point central du commerce entre la Mandchourie et la province de l'Amour. Il compte 20 maisons de gros, 150 boutiques de détail. Là se concentrent les envois de la Mandchourie : au premier rang les céréales du bassin du Soungari et le bétail qui vient de Mongolie en traversant toute la Mandchourie. » Un autre fait à retenir est qu'il y a transit forcé à travers les possessions russes des marchandises chinoises ou européennes à destination de la Mandchourie. Les ports sibériens sont les véritables ports de la Mandchourie.

C'est au colonel Péroz qu'a été confiée l'aministration du troisième territoire militaire de l'Afrique occidentale, comprenant la région de Zinder, du Niger jusqu'au Tchad. Il est chargé d'établir, aussi bien dans le V du Niger-Dallol-Maouri que dans le pays de Zinder, une organisation définitive, d'y trouver ou d'y établir des routes de puits, et de se relier au lac Tchad pour donner la main à nos postes du Chari. Depuis le départ de l'adjudant Bouthel, qui avait été installé à Zinder par le capitaine Joalland, c'était le capitaine d'infanterie coloniale Moll qui y était resté comme résident avec 250 hommes.

Dès son arrivée à Say, en décembre 1900, le colonel Péroz s'était consacré à l'organisation de la partie occidentale du territoire, le V du Niger-Dallol-Maouri, avec l'aide du chef de bataillon Gouraud. Au mois de février, plus de deux cents villages nous étaient soumis, et une population de cent mille hommes nous obéissait sans qu'on ait eu à tirer un seul coup de fusil. Le colonel Péroz a su triompher sans violence de l'attitude hostile des populations et faire accepter l'impôt aux Aouelimmiden et autres Touareg. Il s'est ensuite occupé de gagner Thaoua, à 200 kilomètres au nord de Sokoto, où il a laissé un fort peloton. Il en est reparti le 25 mars pour Zinder. Mais les tribus touareg et haoussas, les Kel-Gress notamment, ne cessaient d'entraver les communications entre Thaoua et Zinder; notre colonne eut à repousser quelques attaques sur la route, mais il est croyable qu'elle est arrivée à Zinder en avril.

Les difficultés de la route, passant par Tamaski et Katiata, proviennent de la nécessité de contourner l'arc de cercle de Sokoto qui forme barrière entre le V du Niger et Zinder. La route de Thaoua soude d'une façon si désavantageuse nos deux tronçons de territoire qu'une revision de la convention du 14 juin 1898 serait désirable. « Elle pourra, comme l'écrit M. A. Terrier dans le *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, se faire par voie de rectification de frontière, de neutralisation de zones de passage ou d'échange de territoires et, sans doute, elle s'appuiera sur le traité conclu le 18 janvier 1898, à Argoungou, par la mission Cazemajou, dont les négociateurs de 1898 n'avaient pu, croyons-nous, faire état. » Mais c'est là un vœu d'une réalisation incertaine et en atten-

dant mieux, il faut utiliser les ressources dont nous disposons actuellement ; il est à noter, par exemple, que, pour les transports de sa mission, le capitaine Joalland s'est servi des Kel-Oui, et qu'il a pu apprécier leur honnêteté et leur dévouement.

M. le capitaine Robillot, qui commande dans le Bas-Chari, a formé une colonne pour repousser une agression des deux fils de Rabah, Fad'el Allah et Niébé, et pour réprimer le soulèvement d'une tribu arabe riveraine du Tchad ; ces deux opérations se sont terminées le 2 février. Fad'el Allah et Niébé ont été rejetés, après avoir subi des pertes importantes, à 500 kilomètres à l'ouest du Chari, au sud-ouest du Goudjba. Nous avons eu deux tués et plusieurs blessés. Du côté du Ouadaï, les Arabes vaincus ont fait leur soumission; le sultan Ibrahim a pris la fuite et il a été remplacé par le sultan Ben Ali.

Le Kanem, que le capitaine Joalland a placé sous notre autorité, comprend des populations très diverses sur lesquelles il nous a donné des renseignements tout nouveaux. Les Oulad Sliman occupent le nord du Tchad et le Chittati ; ils comprennent deux fractions qui sont constamment en guerre l'une contre l'autre. Ces populations ne font aucune culture et se consacrent exclusivement à l'élevage des troupeaux (bœufs, moutons, chameaux), mais avant tout ils sont pillards, et c'est à eux surtout qu'on doit imputer la ruine du Kanem. Ils sont parasites des noirs et vivent du travail de ceux-ci ; notre occupation les met à notre merci et on peut prévoir qu'ils seront obligés de faire leur soumission. Quant aux noirs, « ce sont, dit M. Joalland, les seuls gens intéressants de tout le Kanem proprement dit ».

Les Tebbous, nomades pour la plupart, s'étendent dans tout le pays compris de Gouré au Darfour et du Tchad au Fezzan en passant par le Tibesti. Ce sont des peuplades indépendantes qui mènent une vie errante et n'ont entre elles aucune cohésion ; elles rappellent les Peuhls disséminés dans les villages du nord du Niger. Les Tebbous payent une légère redevance dans le pays où ils se trouvent, mais la plupart du temps, ce sont des pillards et des coupeurs de route.

Au sud du Kanem, on rencontre encore, allant de l'est à l'ouest, les Arabes de Dékéna, d'Assala, les Hammadias et les Oulad Bokhters, qui sont fortement métissés de noirs, indépendants les

uns des autres, et qui payaient jusqu'à ces derniers temps l'impôt au Ouadaï ou à Rabah. Enfin, le capitaine Joalland ajoute à cette énumération les Babalias, derniers descendants d'une tribu venue autrefois de Médine et habitant le village de Bit-el-Fil, puis les habitants de Goulféï, chassés par Rabah et réfugiés dans le Dékéna.

A l'arrivée de la mission Joalland, tout le pays était livré à l'anarchie. Il était nominalement placé par le Ouadaï sous l'autorité d'un descendant des anciens chefs du pays, mais cette unité de commandement n'était que virtuelle. Il y avait en réalité autant de commandements que de cantons et, bien souvent, il existait entre ces cantons une rivalité qui allait jusqu'à la guerre.

⁂

La mission Chari-Sangha, organisée par M. Gentil pour étudier, au double point de vue politique et commercial, les régions comprises entre Fort-Crampel sur le Gribingui, et Carnot, sur la Mambéré ou haute Sangha, a été, comme on le sait déjà, confiée à M. Bernard, administrateur des colonies, et au docteur Huot qui ont, en 1900, effectué deux explorations dans cette région. Cette mission avait reçu notamment comme programme de relever le cours moyen de la rivière Oua, et d'établir d'une façon définitive l'identification de cette rivière, problème géographique qui depuis longtemps avait suscité des controverses.

Nous avons déjà dit que le résultat du premier voyage de M. Bernard et du docteur Huot avait été de leur permettre d'affirmer de la façon la plus positive que la Oua reconnue par eux à Bongodji et descendue par M. Bernard seul jusqu'à Devo, n'était autre que le Bahr-Sara, affluent du Chari. Leur second voyage les conduisit à identifier la Oua-Bahr-Sara avec la Ouâm de Perdrizet et de Clozel. Le rappport des deux explorateurs donne sur la région qu'ils ont parcourue d'importants renseignements géographiques que nous résumons ici [1].

Partie de Fort-Crampel le 20 octobre 1900, la mission arriva le 24 au village mandjia de Guéremba qui avait conservé un bon

1. Dans la séance de la Société de Géographie du 10 mai, M. Bernard a rendu compte de la première partie de la mission Chari-Sangha, depuis Fort-Crampel jusqu'au point où la rivière Oua se confond avec le Bahr-Sara, et le Dr Huot a fait le récit de l'exploration de la rivière Oua jusqu'à Fort-Carnot.

souvenir du précédent passage de M. Bernard, et après cinq jours d'une marche pénible à travers les grandes brousses qui couvrent les bords de la Fafa et de la Koumi, elle atteignit, le 31 octobre, le village de Magúita, grand chef bouroua. Continuant vers l'ouest, la mission entra chez les Mangas dont le chef, Garaso, la conduisit jusqu'à la Oua sur les bords de laquelle elle parvint le 3 novembre.

C'est en pays n'gao que se trouve un seuil formant plateau qui constitue la ligne de partage des eaux entre le Gribingui et la Fafa, important affluent de la rive droite de la Oua. Au delà de la Vassa, qui coule du sud au nord pour rejoindre le Gribingui, tous les cours d'eau se dirigent de l'est à l'ouest pour se jeter dans la Fafa. Ce cours d'eau, d'après les indigènes riverains, aurait sa source dans de grandes montagnes, non loin de celle de la M'Biri (très probablement la M'Poko); il paraît avoir environ 200 kilomètres de longueur. Ses principaux affluents sont la Dy, la Bowi et la Koumi. A partir de son confluent avec cette dernière, la Fafa a, en aval, une largeur qui varie entre 40 et 60 mètres. Le pays, très peu accidenté, est irrigué par une quantité de petites rivières et recouvert, surtout dans le voisinage de la Fafa, de marais assez étendus. Les éléphants vivent par troupes considérables dans la grande brousse déserte des bords de cette rivière. On trouve dans la même région de profondes forêts formées d'arbres vigoureux et très riches en lianes à caoutchouc de grande dimension.

Au delà des villages n'gao, tout le pays jusqu'à la Oua paraît être destiné à être submergé par les Mandjias qui enveloppent de toutes parts les peuplades de langue banda : Badas et Yakoubas, d'une part; Bourouas, Joosas et Mangas, réunis sous la dénomination de Béréias, d'autre part. Les Mandjias proviennent des bords de la Oua, d'où ils se sont insinués le long de la Fafa et de la Koumi jusqu'au delà du bassin de la Nana. Non loin de la Fafa, on trouve encore la tribu des Togbos, qui sont chasseurs et guerriers. Toutes ces peuplades sont fétichistes et anthropophages.

Arrivés sur la Oua en vue du village de Bongodji, point extrême précédemment atteint en amont au cours de leur première mission, MM. Bernard et Huot obtinrent, non sans peine, des indigènes des vivres et des pirogues. Ils traversèrent la rivière et la remontèrent sur la rive gauche jusqu'au village de Boungara où ils campèrent le 8 novembre. Dès la veille, les indigènes avaient parlé avec persistance du voyage d'un blanc qui serait venu de

l'ouest, plusieurs années auparavant, sur la rive droite de la Oua. « La description qu'ils en font, disent MM. Bernard et Huot, paraît bien se rapporter à Perdrizet; mais aucun d'eux ne connaît le village de Gankoura, que cet explorateur donne comme point terminus de son itinéraire. A Boungara, les renseignements se précisent au point de ne plus laisser aucun doute. Le nom de Gankoura est toujours inconnu; mais le chef Boungara nous montre sur la rive opposée, à quelque distance de la petite rivière Kémo, le village de Garao où s'est arrêté le blanc et d'où il est ensuite retourné sur ses pas jusqu'au village de Bingey, où il aurait fondé un poste qui existe encore. D'autre part, les indigènes nous citent quelques noms de chefs ou de villages de la rive droite (Akoumas, Bingey, Géné-Pé, etc.), que nous retrouvons sur la carte de Perdrizet, aux mêmes distances environ que celles indiquées par les indigènes. Notre Garao est donc bien le Gankoura de Perdrizet. »

Le 11 novembre, la mission, laissant Boungara, continua l'exploration de la rive gauche de la Oua, parallèlement à la route suivie par Perdrizet sur la rive droite, puis, retraversant la rivière au village d'Akouma, elle adopta l'itinéraire de Perdrizet sur un parcours de 50 kilomètres jusqu'aux villages de Bingey et de Touïanga où elle arriva le 18 novembre après avoir franchi la rivière Bâ, gros affluent de la Oua. La mission avait donc acquis la certitude d'avoir rejoint l'itinéraire de Perdrizet qui avait été le seul voyageur l'ayant précédée dans cette région.

Du confluent de la rivière Bâ à l'île Gobo, au-dessus de Garao, la Oua, très encaissée, encombrée de rapides, souvent morcelée en plusieurs bras, a un cours sinueux et tourmenté. A partir de l'île Gobo, elle change d'aspect; elle devient une belle rivière de 150 mètres de largeur, aux eaux limpides et profondes; en deux points seulement, celles-ci rencontrent des seuils rocheux qui laissent subsister de très larges passes. Au-dessous de cette île et pendant les hautes eaux, la Oua serait accessible aux bateaux à vapeur; en amont, elle est navigable pour les pirogues. Les principaux affluents de gauche sont la Boéni, la Nana, la Bi et la Iouâ, provenant de régions très populeuses; le Bâ, sur la droite, a 35 mètres de largeur. Aux basses eaux, la Oua regorge d'hippopotames et de caïmans. Les bords de la rivière forment un contraste frappant avec les forêts profondes des rives de la Fafa; le caoutchouc y est très rare.

Les Mandjias occupent presque exclusivement la rive gauche de la Oua; ils y sont répartis en plusieurs tribus. Le pays étant fertile, ils se suffisent à eux-mêmes, et ont peu de relations avec leurs voisins. Comme les Mandjias de la région de la Fafa, ils sont fétichistes et anthropophages. Ils portent les mêmes ornements : disques en cuivre, parfois énormes, dans chaque aile du nez et, à la lèvre supérieure, un anneau en cuivre ou un long bâtonnet vertical en bois ou en cristal de roche. « Au total, disent MM. Bernard et Huot, peuplades douces, hospitalières, mais apathiques, dépourvues de besoins, et tenant par-dessus tout à demeurer dans leurs villages oisifs et indépendants. » Les populations de la rive droite parlent la langue banda et présentent de nombreuses affinités de race avec les Béréias.

La première partie de la mission, la reconnaissance de la Oua, étant ainsi heureusement accomplie, il restait à MM. Bernard et Huot, selon les instructions de M. Gentil, à passer de la Oua, c'est-à-dire de la Ouâm-Bahr-Sara, à la Sangha, où ils devaient atteindre le poste de Carnot. Ils adoptèrent un itinéraire différent de celui de M. Perdrizet, qui leur permit de relever en un point nouveau, plus au sud, la ligne de partage des eaux entre le Chari et le Congo.

Partis de Bengey le 17 novembre, les deux explorateurs suivirent jusqu'à sa source la rivière Bâ, et arrivèrent, le 24 novembre, sur un haut plateau, le Kaga-Gaga, qui sépare le bassin de la Bali de celui de la Oua. Les journées des 24, 25, 26 et 27 novembre furent employées à traverser le massif montagneux de la ligne de partage des eaux dont les points culminants atteignent de 700 à 800 mètres d'altitude. Ils gravirent une série de montagnes limitant des cirques très mamelonnés et donnant naissance à une foule de cours d'eau, notamment la Baé, la Fô et la Miâ, tributaires de la Bali. La ligne de partage des eaux qui a d'abord une direction nord-ouest—sud-est, parallèle au cours de la Bali, s'infléchit brusquement à l'est, au niveau de Kaga-Ouarra, pour conserver probablement ensuite la même direction, jusqu'aux sources de la Fafa et de la M'Poko et jusqu'à Krébedgé, où elle s'abaisse très sensiblement, au point de ne plus dépasser 100 mètres d'altitude au maximum.

La vallée du Bâ diffère beaucoup des rives plates et déboisées de la Oua. Sur ses bords et près de ses nombreux affluents croissent

de belles forêts où abondent les lianes à caoutchouc. Auprès de la Oua, les populations de langue banda et celles de langue mandjia sont mélangées; mais, plus au sud, ces dernières sont les seules qu'on rencontre jusqu'à la Bali.

La mission atteignit cette rivière, le 27 novembre, au village de Torgo, à 80 kilomètres du point où Perdrizet l'avait traversée, et à six jours de marche en amont de Kédé, village visité par M. Ponel. C'est une rivière de 35 mètres de largeur et de 3 mètres de profondeur, aux eaux noirâtres, encaissée dans un bas-fond marécageux, entre deux hautes collines. « Il paraît bien probable, disent MM. Bernard et Huot, que cette Bali n'est autre que la Likouala-aux-Herbes dont les eaux, près de son embouchure, ont la même coloration noirâtre très caractéristique. »

Le 29 novembre, la mission traversa la Bali, et après avoir franchi le Kaga-Gofone, qui sépare le bassin de la Bali de celui de la haute Sangha ou Membéré, elle campa, le 1er décembre, au village de Porgo, sur la Béli, affluent de la Membéré. Laissant en ce point le territoire des Bokotos pour entrer dans celui des Akaka, elle arriva le 2 décembre à Carnot, point terminus de l'exploration.

Deux nouvelles missions qui ont été organisées au Congo au début de l'année 1901 vont contribuer aussi à augmenter nos connaissances géographiques sur la région comprise entre la haute Sangha et le bassin du Chari.

La première, partie du poste de Carnot, sur la haute Sangha, le 28 janvier, a pour but d'atteindre le lac Tchad par la vallée du Logone. Elle est commandée par M. le capitaine d'infanterie coloniale Löfler qui remplit les fonctions d'administrateur supérieur de la haute Sangha, et qui a fait partie en 1899 de la mission topographique au Congo dirigée par le commandant Gendron. M. Löfler est accompagné de M. des Garets, chef de station du Congo français, de 45 miliciens sénégalais et de 150 porteurs bayas.

La seconde mission, dirigée par M. Fredon, et qui avait été organisée au poste de Carnot par M. l'administrateur Fondère, a quitté Bania, en aval de Carnot, le 5 janvier dernier. Son but est de reconnaître le cours de la Bali, que MM. Bernard et Huot ont traversée dans son cours supérieur, en se rendant du Chari sur la Sangha.

⁂

Une commission franco-portugaise va opérer la délimitation de la frontière séparant notre colonie du Congo de la région dite de Cabinda, enclave que possède le Portugal au nord de l'embouchure du Congo, entre les territoires appartenant à la France et les limites de l'État indépendant. C'est par l'article 3 de la convention du 12 mai 1886 passée entre la France et le Portugal que cette frontière avait été déterminée.

Mais, de l'ensemble des opérations de la commission chargée de cette délimitation, il résultait que les indications de la convention rendaient impossible sur deux points la détermination d'un tracé exact de la frontière : 1° des sources de la Loubinda jusqu'aux sources de la rivière Louali en suivant la ligne de faîte des bassins de la Loémé et du Tchiloango ; 2° entre les bassins de la Loémé et du Tchiloango jusqu'au méridien 10°30′ E. de Paris, la ligne de faîte séparant ces bassins n'atteignant pas ce méridien.

Par suite d'un nouvel accord intervenu entre les deux puissances le 23 janvier 1901, la ligne frontière sera rectifiée comme suit : 1° de l'intersection de la ligne de faîte séparant la Loémé et la Loubinda, la ligne suivra à nouveau la ligne de faîte séparant les bassins de la Loémé et du Tchiloango jusqu'au parallèle du confluent de la Bilisi avec la rivière Louali ; elle suivra ce parallèle jusqu'audit confluent, puis le thalweg de la Louali jusqu'à sa source ; 2° à partir de ce point, la frontière se confondra avec la ligne de faîte séparant les bassins de la Loémé et du Tchiloango jusqu'à la source de la Loémé, et ensuite avec la ligne de partage des eaux du bassin du Niari-Quillou au nord et du Tchiloango au sud jusqu'au méridien 10° 30′ longit. E. Paris, qu'elle suivra jusqu'à son point d'intersection avec la crête des hauteurs limitant le soulèvement dit de Mayoumbe. Puis elle se confondra avec cette crête jusqu'à sa rencontre avec le Tchiloango.

M. Fourneau, administrateur de 1re classe des colonies, a été désigné comme commissaire français. Il aura pour collaborateurs : MM. Micheau, administrateur adjoint de 2e classe des colonies, et Dujour, lieutenant au 1er régiment d'artillerie coloniale. Les délégués français sont partis le 15 mai, de telle sorte que la commission mixte de délimitation pourra commencer les opérations dès la fin de la saison des pluies.

Gustave Regelsperger.

LA MISSION LENFANT

On sait que l'Angleterre et la France se sont mises récemment d'accord pour permettre à cette dernière d'occuper les enclaves de Forcados river et de Badjibo rive droite que les conventions et traités de 1885, 1898, 1899 nous reconnaissaient sur le Niger.

Le gouvernement français représenté par le Ministère des colonies a résolu de prendre immédiatement possession des territoires qui lui ont été définitivement attribués après la mission de délimitation à laquelle a pris part M. le commandant Toutée. A cet effet, il a envoyé dans le bas Niger une flottille qui a été, en même temps, chargée de ravitailler par la voie fluviale les territoires militaires de l'Afrique occidentale française. Elle se compose de 4 chalands en acier de 20 tonnes, pontés, d'une pirogue en acier pour le commandant de la flottille, de 15 chalands en bois pontés et aménagés pour le service auquel ils vont être employés.

Un outillage des plus complets devait permettre sur les enclaves l'installation de véritables chantiers de construction de chalands ainsi que l'édification des habitations, magasins et abris nécessaires au personnel et au matériel de la flottille du bas Niger. Enfin le convoi devait trouver à sa disposition de nombreux rechanges, cordages, mâts, avirons, etc., qui lui permettraient de parer à toutes les éventualités et à toutes les mésaventures auxquelles pourrait l'exposer la remonte du Niger.

Le but de cette mission est, on le voit, très nettement défini : d'abord prise de possession, ensuite ravitaillement de nos postes. La flottille emportait 150 tonnes de ravitaillement. Un premier convoi devait remonter les rapides de Boussa et déposer vers le mois de mars, 35 tonnes à Gaya, point où le colonel Péroz, commandant le 3^{e} territoire militaire, devait faire prendre ce ravitaillement. Le convoi devait ensuite redescendre à Badjibo vers le 15 avril ; on verra tout à l'heure qu'il a été impossible de procéder tout à fait comme il avait été prévu. C'est à cette époque

que le commandant de la flottille, profitant de la baisse du fleuve, devait travailler à l'installation de cette station, y construire les habitations, ateliers, magasins, etc. Puis, à la saison des hautes eaux, vers le mois de septembre, les chalands rechargés des 150 tonnes restant, on devait remonter le fleuve. Non seulement les rapides de Boussa seront à nouveau franchis pour laisser de nouveau des vivres à Gaya, mais le capitaine Lenfant devait remonter par Say, Kendadji, Ayorou, Labezenga, Fafa, etc., et Ansongo pour ravitailler tous nos postes. Dans cette dernière localité, il doit rencontrer un convoi fluvial parti en temps opportun de Koulikoro, centre de son ancien commandement de la flottille du bas Niger. Le convoi, n'ayant plus alors de rapides à franchir et naviguant en eau calme, déposera le matériel qui lui sera confié à Gao, Bamba, Tombouctou, etc. Si les événements répondent aux prévisions basées sur les études du commandant Toutée et du capitaine Lenfant, le Niger deviendrait ainsi voie normale de ravitaillement de nos postes du Soudan.

Le personnel de la flottille se compose de 3 officiers et de 3 sous-officiers français. Le chef de la mission est le capitaine d'artillerie coloniale Lenfant, dont les lecteurs de la *Revue de Géographie* n'ont pas oublié les si curieuses notes d'inspection fluviale[1]. C'est lui qui, pendant un séjour de deux ans au Soudan, a organisé le service fluvial de Tombouctou à Ansongo; l'opération qu'il tente en ce moment va achever de lui faire connaître le Niger sur tout son parcours, depuis Koulikoro jusqu'à l'embouchure. Les deux compagnons du capitaine Lenfant sont les lieutenants de Peyronnet et Anthoine. Le premier a servi pendant deux ans sous les ordres du capitaine Lenfant; il connaît donc admirablement la navigation au milieu des rapides et pourra rendre à son chef les plus sérieux services.

Nous augurons très bien de cette mission qui nous rapportera des documents précis sur la navigation, le régime, les passes, les rapides et les populations du bas Niger. La carte à grands points du lieutenant de vaisseau Hourst va être complétée, rectifiée s'il y a lieu, et nous posséderons ainsi des documents certains qui vont nous édifier complètement sur la navigabilité du Niger, et sur l'utilisation possible de cette grande artère. Nous savons que des

1. Voir les numéros de novembre et décembre 1900.

constatations géologiques, des recherches d'histoire naturelle (notamment d'icthyologie) et d'ethnographie doivent être faites par le capitaine Lenfant qui, avant son départ, s'est mis en rapports avec les professeurs du Muséum. C'est, en un mot, une mission qui intéresse au même degré la science que le commerce, autant l'occupation militaire de notre colonie du Soudan que son développement économique.

La mission devait quitter le Havre dans les premiers jours de janvier, mais l'encombrement du navire qui devait l'emporter, *le Conseil*, l'installation à bord des chalands qu'il a fallu loger sur le pont, ce qui a nécessité la surélévation des bastingages, l'immense approvisionnement des matériaux, de l'outillage, des rechanges et des provisions ont retardé le départ jusqu'au 29 janvier. A Dakar, M. le gouverneur Ballay, dont on connaît l'activité et dont la bienveillance est appréciée de tous, avait réuni le personnel auxiliaire de la mission et avait eu soin d'y comprendre 9 laptots de Koulikoro, 8 charpentiers, 1 mécanicien et 2 riveurs. Une partie de ces laptots a déjà servi sur la flottille du moyen Niger, ils sont donc au courant de la navigation dans les rapides et ils rendront les plus grands services à la mission.

Le 21 février on était en vue de Forcados; la barre a été passée avec un pilote malgré une calaison de 6 m. 55, et l'on avait encore 1 mètre d'eau sous la quille, deux heures avant la pleine mer par une forte marée. Il ne faut pas se fier pour la navigation dans ces parages aux indications de la carte qui sont faussées d'une année à l'autre, ni aux bouées que les coups de mer arrachent fréquemment. Il faut avoir recours à un pilote de *branch boat* ou attendre l'arrivée d'un vapeur particulier. En effet ces navires passent tous la barre et leurs officiers sont d'excellents pilotes; il en vient deux ou trois par jour et quelquefois plus. Le prix du pilote est de £ 10.

La rade est excessivement large et profonde, très sûre et maniable; mais il ne s'y trouve aucun moyen de débarquement et l'on en est réduit à ceux du bord. Les navires d'Europe qui apportent du matériel pour Lagos viennent à Forcados; ils sont accostés par des *branch boats* qui calent assez peu pour passer la barre de Lagos et sur lesquels on peut charger jusqu'à 1,000 tonnes.

Dès le 22 février, furent commencées les formalités de douane, puis on mit à l'eau les 15 chalands en bois qui étaient arrivés en

parfait état. Trois jours plus tard, on procédait au lancement des tranches des chalands en acier que l'on montait sur la seule pointe de sable de tout le pays.

Les rives à Forcados sont absolument vaseuses, chaque année le fleuve y dépose une épaise couche de limon, la végétation y atteint un développement extraordinaire et les palétuviers dépassent 20 mètres de hauteur. Leur bois est dur, très résistant, tannifère, l'écorce est grise et mince et la feuille rappelle celle du hêtre. Tout le delta est sillonné de criques dans lesquelles on voit à peine clair en plein jour; c'est dans un de ces canaux de vase que furent abrités les chalands contre le soleil.

« L'enclave, m'écrit le capitaine Lenfant, est le seul coin de terre et de sable que l'on puisse trouver à Forcados, son choix fait le plus grand honneur à la perspicacité de M. le commandant Toutée; on y peut faire une fort belle station, y organiser un énorme transit, y créer de beaux jardins et y planter des arbres à fruits. Elle est un peu près de l'embouchure, de sorte que la houle s'y fait sentir, mais en cas de mauvais temps, les embarcations peuvent être abritées dans une crique et l'on peut faire un appontement dans un rentrant de la côte en eau relativement calme pendant l'hivernage et en eau très calme d'octobre à mars. »

Les formalités de douane nécessitèrent de longs et vifs pourparlers, bien que les relations avec les autorités et les fonctionnaires anglais aient toujours été on ne peut plus courtoises. Le remorqueur qui avait été loué ne remplissant qu'en apparence les conditions du traité, le capitaine Lenfant dut avoir recours à la Compagnie du Niger. Les conditions étaient acceptables, mais on n'avait que deux jours et demi pour débarquer 10,000 caisses de vivres, 2,000 d'outillage, régler les affaires de douane, etc., c'était à prendre ou à laisser sous peine d'être immobilisé à Forcados. Le capitaine Lenfant se résigna. Le *Liberty* sur babord prit tout ce qui devait monter à Badjibo, tandis que le *Puffin* et 4 chalands en acier sur tribord chargeaient pour Forcados. « En vingt heures, nous avons opéré le débarquement, mais au prix de quels efforts et au milieu de quels soucis! ce serait trop long à dire. Les agents de la Compagnie du Niger qui nous voyaient travailler, se sont pris de sympathie pour nous... Au moment du départ, je reçus de M. Watts, directeur de la Compagnie du Niger, une lettre charmante et toute d'affectueux intérêt, m'annonçant

des recommandations sur tout le fleuve; en même temps on me remettait de sa part un superbe drapeau tricolore qui déploie ses immenses plis sur le *Liberty* à côté de nos petits pavillons. »

Depuis cette lettre datée du 13 mars, nous avons reçu des nouvelles de la mission; elle se trouvait à Géba (carte Spick), près de Badjibo, le 25 du même mois. Tout marchait à souhait et les santés étaient excellentes malgré une écrasante chaleur. Nos compatriotes allaient aborder la zone dangereuse des rapides. Autre chose est de les franchir en pirogue, et d'y faire remonter tout un convoi de chalands. Il y a là un inconnu gros de dangers. Par bonheur, MM. Lenfant et de Peyronnet ont l'habitude de cette navigation, ce sont des officiers de sang-froid, résolus, débrouillards et nous espérons qu'ils se tireront à leur honneur de la pénible et périlleuse mission qui leur a été confiée[1].

G. MARCEL.

L'EXPOSITION DU BARON DE BAYE

Le 16 mai, a été inaugurée au Musée Guimet l'exposition temporaire des collections rapportées par M. le baron de Baye de sa dernière mission au Caucase; c'est un intéressant complément de l'étude sur les Tatars, donnée ici même par ce voyageur (avril-mai). Ces collections se rattachent surtout à la préhistoire, à l'archéologie et à l'ethnographie. Les fouilles de M. de Baye dans les kourganes du Caucase lui ont fait découvrir des crânes et des ossements humains (souvent teints en rouge), d'un grand intérêt au point de vue de l'anthropologie, ainsi que des poteries et des ornements en bronze. Les objets d'un caractère artistique actuellement fabriqués au Caucase chez les Tatars se ressentent de l'influence de la Perse; ce sont évidemment des artistes persans qui ont confectionné les élégants bijoux émaillés rapportés par M. de Baye, et l'on peut en dire autant des poteries, des armes, des objets d'orfèvrerie. Des collections de broderies permettent de suivre les progrès de ces produits de l'art russe aux différentes époques. M. de Baye a réuni avec beaucoup de soin, au cours de son voyage, tout ce qu'il a rencontré de plus saillant au point de vue du costume, des ornements, des usages et des croyances des populations qu'il a étudiées.

1. Il résulte de télégrammes officiels que le capitaine Lenfant a heureusement franchi le Losi (point que nous ne trouvons ni sur la carte de Hourst ni sur celle de Spicq), et est arrivé à Gaya le 7 mai; il était attendu à Say le 20 mai.

UNE

NOUVELLE CARTE MÉTÉOROLOGIQUE DE L'ATLANTIQUE NORD

Si l'armée de l'Allemagne doit beaucoup de son organisation et de ses succès au Grand État-Major général, sa marine marchande reçoit une impulsion analogue de la *Deutsche Seewarte*, c'est-à-dire de l'Observatoire maritime de Hambourg. De même que l'une de ces institutions puise dans les guerres du passé les éléments d'instructions rationnelles pour l'avenir, de même l'autre met à profit les observations volontairement exécutées par les marins de l'Empire pour en tirer des renseignements d'une haute valeur scientifique et pratique. Dans l'un et l'autre de ces domaines, militaire et maritime, la même méthode concrète a donné les mêmes résultats, et si le directeur de la *Deutsche Seewarte* était moins modeste, il pourrait, comme M. de Moltke faisait du Grand État-Major, définir cette institution « une force que nos voisins peuvent nous envier, mais qu'ils ne possèdent pas ».

Organisé en 1875, l'Observatoire maritime de Hambourg comprend quatre sections : 1° Météorologie maritime; 2° Contrôle des instruments, chronomètres exceptés; 3° Météorologie littorale, prévision du temps et signaux d'avertissement; 4° Contrôle des chronomètres.

La première de ces sections a déjà fourni à la science et aux marins nombre de travaux originaux : les *Segelhandbücher* ou Manuels de navigation à voiles pour les trois grands océans, avec leurs Atlas respectifs, des cartes synoptiques rétrospectives relatives à la météorologie de l'Atlantique Nord, une importante Revue, les *Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie*. Elle ne s'est pas bornée là.

Depuis janvier 1901, après avoir déjà tant fait pour l'étude scientifique des mers et l'application de la météorologie maritime à la navigation, elle a entrepris la publication de cartes mensuelles de l'Atlantique Nord. La nouvelle publication utilise la masse énorme d'observations volontaires faites par les capitaines au long cours allemands et emmagasinées à Hambourg. Ces observations, régulièrement poursuivies, d'après un plan et des méthodes convenus, sont déjà assez nombreuses pour le passé, et assez abondamment renouvelées pour le présent, pour que, à l'exemple de l'*Hydrographic Office* de Washington, l'Observatoire maritime allemand ait cru pouvoir procéder à son tour à l'émission de *Pilot-charts* mensuels [1], sous le titre de *Nord-*

1. L'exemple vient d'être suivi (avril 1901) par le *Meteorological Office* de Londres, qui publiera chaque mois une carte de l'Atlantique Nord et de la Méditerranée.

atlantische Wetterausschau[1], et ces cartes ne font pas double emploi avec les cartes américaines.

Dressées suivant la projection de Mercator, comme toutes les cartes marines, elles vont du 11e méridien E. au 82e méridien O. (de Greenwich), et du 15e au 66e parallèle de latit. N.; l'espace représenté est divisé en rectangles de 5 degrés sur chaque côté. C'est pour chacun de ces rectangles que sont résumées et exprimées par des moyennes les observations faites à bord des navires.

Une première mention est celle de la température moyenne des eaux de surface pendant le mois considéré. Il n'est pas d'observations plus aisées à faire, et il n'en est guère de plus fécondes en conséquences. C'est, en effet, par leurs températures comparées à celles des eaux avoisinantes que les courants marins se reconnaissent, car ils sont autrement importants comme agents thermiques que comme agents dynamiques; c'est cette chaleur relative des eaux qui permet de suivre, aux diverses époques de l'année, l'extension du Gulf-Stream à travers l'Atlantique. A leur tour, les températures des eaux marines influent sur celles des couches d'air touchant la surface de la mer; aux couches d'air tièdes correspondent de basses pressions barométriques, et c'est ainsi qu'aux saisons où le contraste entre les couches d'air tièdes et les couches d'air froides est le plus accusé, en hiver notamment, se produisent les plus fortes dépressions. Ainsi s'expliquent les fréquentes tempêtes qui, en janvier principalement, se meuvent à la surface du Gulf-Stream. Cette corrélation, déjà remarquée par Maury, a été confirmée depuis longtemps par l'observation[2], et l'on est aujourd'hui en mesure d'établir le degré de probabilité des tempêtes dans l'intérieur des rectangles de la carte.

Par exemple, en janvier, les chances de tempête sont de 37,6 p. 100 entre 45° et 50° latit. N. et 35°-40° longit. O.; de 35,2 p. 100 entre 40° et 45° latit. N. et 40°-45° longit. O.; ces deux rectangles si tourmentés sont traversés par les lignes transatlantiques à destination de New-York. Dès le mois d'avril, pour ces mêmes rectangles, les chances s'abaissent à 17,1 et 17,2 p. 100, pour diminuer encore pendant les mois d'été. Il ne faut donc pas être surpris si les Compagnies de navigation transatlantique abaissent en hiver leurs prix de passages.

Les différences de température des eaux sont en grande partie la cause de la production des brumes. L'hiver étant la saison où ces différences sont le plus faibles, les brouillards, dans les parages de Terre-Neuve, atteignent alors leur durée minima, tandis que le maximum survient en juillet-août. Or, si l'on songe quels accidents peuvent déterminer les brumes, — l'abordage de la *Bourgogne* par le *Cromartyshire* en temps de brume est encore présent à nos mémoires, — on conçoit l'intérêt des détails sur la fréquence et la probabilité de ce phénomène. La carte allemande indique le nombre moyen d'heures de brume par mois dans les divers rectangles : la plus longue durée moyenne, en janvier, est inférieure à cinquante-neuf heures sur le Grand

1. Littéralement : Tableau du temps dans le nord de l'Atlantique.
2. Voir Die Stürme des Nord-Atlantischen Oceans und der Golfstrom (*Petermanns Mitteilungen*, 1862, p. 229-233). — K. F. R. Andrau, Sturmkarten des Atlantischen Oceans (*Ibid.*, 1862, carte 15).

Banc; le long des routes de paquebots, en ce même mois, elle n'est guère que de quarante-six heures et demie.

A ces indications se rattache naturellement celle des précipitations atmosphériques (pluie, grêle, neige). La durée, indiquée en heures pour le mois, atteint son maximum, cela va sans dire, là où les tempêtes sont le plus fréquentes : le même rectangle qui, en janvier, accuse 37,6 p. 100 de chances de tempête, reçoit des pluies d'une durée mensuelle moyenne de deux cent trois heures et demie.

Les directions dominantes des vents sont tracées dans l'intérieur des rectangles au moyen de flèches de longueurs proportionnelles à la fréquence de ces vents. L'utilité de ces indications est évidente pour les navires à voiles, qui gagnent souvent du temps à prendre des routes détournées pour éviter les vents contraires. Elle n'est pas négligeable pour les navires à vapeur, car, si les vents favorables ne les aident pas, les vents contraires leur infligent de sérieux retards [1].

Les tempêtes de l'hiver amènent de nombreux sinistres; aussi est-ce surtout à la fin de cette saison que l'Atlantique est sillonné par des épaves, dont quelques-unes errent pendant longtemps avant de sombrer. La catastrophe de la *Ville de Saint-Nazaire* est due à la rencontre d'une de ces épaves; aussi est-il utile de signaler à la navigation les points où ces écueils flottants ont été aperçus; c'est ce que fait, à l'exemple des *Pilot-charts* américains, mais sous forme de remarques additionnelles, la carte allemande.

Enfin, on sait quels dangers présente la dérive des glaces dans les parages de Terre-Neuve; la loi de cette dérive nous est maintenant connue, et c'est en conséquence qu'ont été fixées les routes conventionnelles des paquebots entre l'Europe et New-York. Mais les anomalies sont fréquentes; aussi la carte allemande, outre la limite extrême probable, mentionne-t-elle en appendice les observations d'icebergs faites pendant le mois écoulé.

On voit combien les navigateurs ont intérêt à être informés des lois, ou tout au moins des probabilités qui régissent ces phénomènes. Par là, la navigation, avec l'aide de la science, échappe, autant qu'il est humainement possible, aux hasards des événements et aux surprises auxquelles la routine expose; les existences humaines gagnent en sécurité, les traversées en célérité, et, une fois de plus, des recherches qui semblent de pure curiosité se révèlent riches en applications fécondes, pour le profit et la gloire des nations qui s'y livrent. N'est-il pas regrettable de penser que les observations faites par nos marins restent inutilisées, et qu'aux exemples venus d'ailleurs nous ne répondions que par l'indifférence? Chaque année nos *Annales hydrographiques* publient une liste des capitaines au long cours qui ont le mieux tenu leurs registres d'observations, et, certes, les matériaux ne manqueraient pas pour la rédaction de *Pilot-charts* français. En attendant que le pas soit franchi, il est désirable que nos marins se familiarisent avec les publications de ce genre qui voient le jour à l'étranger, et il n'en est guère de plus utile que les nouvelles cartes mensuelles de la *Deutsche Seewarte*.

P. Camena d'Almeida.

1. *Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie*, 1899, p. 34-37.

APERÇU GÉNÉRAL

SUR

LES TRAVAUX GÉOGRAPHIQUES EXÉCUTÉS A MADAGASCAR

D'APRÈS LES DOCUMENTS OFFICIELS

GÉODÉSIE ET TOPOGRAPHIE

Travaux antérieurs à la conquête. — Avant la conquête de Madagascar, quelques savants ou explorateurs hardis, dont MM. Catat, Maistre, etc., et plus spécialement M. A. Grandidier depuis 1868, en avaient commencé la géographie.

Le R. P. Roblet avait ensuite établi la triangulation de l'Imérina d'abord, puis du Betsiléo par un travail de vingt-cinq années. Cette triangulation s'appuyait sur une base d'environ 5,600 mètres mesurée au cordeau dans la plaine d'Arivonimamo.

Le R. P. Colin, d'autre part, avait obtenu la latitude de l'Observatoire d'Ambohidempona (Tananarive) de 1890 à 1892 par 15 séries d'observations portant sur 156 étoiles et la longitude par la méthode des culminations lunaires.

Il avait aussi déterminé un azimuth de départ.

En 1892 il tentait de relier Tananarive à Andévorante.

Les ingénieurs hydrographes avaient, pendant cette même période, relevé la côte : du cap d'Ambre à la baie de Narendry (1881-1887), de Morondava à la baie de Saint-Augustin (1890), de la baie de Narendry à celle de Baly et au cap Saint-André (1892), et triangulé la presqu'île du cap d'Ambre et la baie de Diégo (1894-1895).

Le résultat de ces travaux a été consigné d'ailleurs dans plusieurs publications, et en particulier dans le bel ouvrage de M. Grandidier : *Histoire de la géographie de Madagascar*, 1885-1892.

Sur ces premières données de nombreuses cartes ont été faites.

Les principales cartes d'ensemble à citer sont : 1° la carte au 1/1,000,000^e du R. P. Roblet qui donnait les détails de l'Imérina et du Betsiléo (1885); 2° la carte de MM. Layet et A. Suberbie qui ajoute à la précédente les travaux de ces explorateurs sur la géographie de l'Ikopa et de la Betsiboka; 3° une carte au 1/750,000^e de M. Hansen (mars 1896).

Travaux de 1895. — Avec le corps expéditionnaire, le Service géographique de l'armée avait détaché deux officiers, MM. les capitaines Bourgeois et

Peyronel qui devaient relier l'Imérina à Majunga en prenant pour base les travaux des hydrographes en ce dernier point.

Par suite des opérations militaires, ce travail, limité à une faible largeur le long de la route de l'expédition, se trouva arrêté brusquement à Andriba.

Travaux de 1896. — En 1896, le Service géographique de l'armée envoyait à Madagascar six officiers, M. le commandant Verrier, chef de service, et MM. les capitaines Delcroix, Thiebault, Rose, Tinel, Vuillemin.

Le commandant s'était proposé pendant les trois années 1896-1897-1898 de faire une carte au 1/200,000^e du quadrilatère Didy, Tamatave, Moramanga, Andévorante.

Le travail de 1896 ne put être fait, en partie à cause de l'état insurrectionnel du pays et les six officiers durent se contenter de quelques rectifications d'itinéraires (itinéraire au 1/200,000^e du R. P. Colin, de Tamatave à Tananarive, itinéraire de la colonne Lalubin) et de quelques levés photographiques.

Travaux de 1897. — Dix officiers du Service géographique étaient de nouveau envoyés dans l'île en 1897, dont MM. les capitaines Prévost, Vallet, Durand et Gros.

Ils purent faire la triangulation et le lever au 1/100,000^e de Tamatave à Ambatondrazaka et de Tamatave à Andévorante, les deux triangulations s'appuyant sur une base de 5,082 mètres environ, mesurée à Ankarefo, et sur deux azimuths de départ pris à Tamatave et Andévorante.

Le R. P. Colin, à l'ouest, reliait Tananarive à Andriba et, par suite, à la triangulation de 1895.

Ces travaux partiels faisaient désirer davantage des cartes des autres régions de l'île. Il était d'ailleurs nécessaire de faire profiter l'ensemble de la colonie des dépenses assez sérieuses déjà effectuées[1]. Aussi, remettant à plus tard la continuation de la carte au 1/100,000^e, chercha-t-on à donner dès 1898 un caractère plus général aux travaux géographiques.

Travaux de 1898. — En 1898 on commença donc la carte d'ensemble de l'île. Pour pouvoir mettre en place tous les travaux topographiques individuels entrepris depuis trois ans par les officiers et les colons, une triangulation sérieuse et continue manquait encore.

Deux brigades géodésiques envoyées de nouveau par le Service géographique de l'armée furent chargées de l'entreprendre.

La 1re brigade, capitaines Dumézil et Lallemand, effectua la triangulation de Fort-Dauphin à Ihosy, en partant d'une base provisoire mesurée à Fort-Dauphin; la topographie était relevée le long de la chaîne par le lieutenant Jung.

La 2^e brigade fut scindée en deux missions, l'une chargée de relier Ihosy à Tananarive (capitaine Gros), la deuxième devant aller d'Ihosy à Tuléar (capitaine Durand et lieutenant Bodez).

La région parcourue par les missions était plutôt difficile et, au cours de

1. Evaluation du commandant Verrier pour 1897, 199,000 francs.

leur travail, le capitaine Lallemand était blessé et le capitaine Durand, malade, obligé de rentrer sans avoir achevé sa tâche.

Cependant le but d'ensemble était atteint et Tananarive relié à Fort-Dauphin.

Les chaînes de triangles s'appuyaient sur une base de 9,536 mètres environ, mesurée sur le plateau d'Horombé, près d'Ihosy, et venaient aboutir à un côté des précédentes triangulations, le côté Tananarive-Lahavohitra.

Ce côté calculé par le père Roblet en partant de sa base d'Arivonimamo avait été de 41,313 mètres; en partant de la base d'Ankarefo, on avait trouvé en 1897, 41,312 mètres.

En partant de la nouvelle base de l'Horombé, les calculs de 1898 donnaient pour ce côté 41,317 mètres, soit une différence maxima de 5 mètres.

Ce résultat était presque inespéré, étant donné 1° que le théodolite de campagne employé ne donne guère que la 1/2 minute comme approximation sur la lecture des angles, ce qui ne permet qu'une approximation de 1/10,000^e environ sur la longueur des côtés; 2° que les trois bases avaient été mesurées avec des instruments et par des procédés très différents.

Cette concordance permettait ainsi d'accorder une grande confiance aux travaux effectués.

Enfin, une triangulation fut aussi établie en prenant pour point de départ une base de 3,107 mètres mesurée dans le voisinage du cap Saint-André, avec rattachement aux sommets Ambato et Tsitondrohina de la triangulation du corps expéditionnaire (capitaine Dubois).

Des divergences sérieuses avaient été relevées sur les coordonnées des points de la côte, suivant qu'on les prenait sur les cartes marines ou qu'on les obtenait par le calcul des triangles issus de Tananarive.

Il y avait donc lieu de déterminer de façon plus précise les coordonnées du plus grand nombre de points possible.

Le R. P. Colin, de l'Observatoire de Tananarive, fut employé à cette détermination sur la côte ouest à Tamboharano, Maintirano, Benjavilo, Tsimandrafozana, Morondava.

Les différences de latitude ne furent en général trouvées que de quelques secondes; celles de longitude variaient de 5 secondes à 11 minutes et demie, ce qui déplaçait les points de l'est à l'ouest depuis 150 mètres jusqu'à 20 kilomètres. Ces incertitudes imposaient une étude plus approfondie de la côte et la nécessité de la rejoindre avec l'intérieur chaque fois qu'on le pourrait.

Travaux de 1899. — Le premier trimestre de 1899 ayant été consacré au calcul des triangulations de l'année précédente et à la mise au net des travaux, les travaux sur le terrain recommencèrent en fin mars.

Le programme était la jonction de Tananarive à Diégo par une chaîne s'appuyant sur une nouvelle base.

Entre temps deux officiers étaient chargés de fermer le quadrilatère (1) Andévorante, (2) Tamatave, (3) Ambatondrazaka, (4) Tananarive par la triangulation du côté (1) (2). Ils se contentèrent d'une vérification par azimuths, qui fit ressortir une erreur de 36 mètres en latitude.

Des trois autres brigades, la 1re, capitaine Bibault, de l'artillerie de marine,

allait de Tananarive à Anosiboangy; la 2e, lieutenant Vicq, devait établir la chaîne d'Anosiboangy à Bealanana, la 3e, capitaine Meunier, de Bealanana à Diégo.

La 1re termina son travail le 4 mai; les deux autres, parties le 15 avril et le 15 mai, commencèrent leur reconnaissance.

Deux mois plus tard, on dut arrêter le travail, le crédit alloué pour l'année étant déjà dépensé.

Travaux de 1900. — Une décision du général Gallieni, en date du 13 mars 1900, forma trois brigades géodésiques chargées d'achever le programme de l'année précédente, fort augmenté d'ailleurs.

La 1re brigade, capitaine Bibault, chef du bureau topographique, et capitaine Violland, de l'artillerie de marine, avec MM. les lieutenants d'infanterie de marine Rousseau, Gaubert et M. Malherbe de Maraimbois, garde principal de milice, eut pour mission la mesure de la base de Maingindrano. Cette base de 7,372 m. 15, a été mesurée du 18 avril au 20 juin au moyen de l'appareil Jæderin.

La base mesurée, M. le capitaine Violland, du 20 juin au milieu d'octobre, effectuait la triangulation de la base à Diégo-Suarez, se raccordant ainsi à la triangulation des ingénieurs hydrographes de 1888-1894 par un côté Coq-Orangea.

Les calculs achevés des triangles donnent pour ce côté une longueur de 23,434 m. 30, soient 2 m. 9 de plus que n'avaient trouvé les ingénieurs hydrographes.

Là encore, la différence des méthodes et des instruments employés pour les mesures des bases et des triangles ne pouvait faire espérer un pareil accord. Il est le meilleur garant de la parfaite exécution des travaux effectués dans une région d'un séjour extrêmement pénible.

Les altitudes et latitudes des points communs donnent la même concordance.

Le sommet Andramaimbo de MM. Favé et Cauvet a ainsi pour latitude 12°12′45″3. Soit, en grades, 13°56′95″,4.

La latitude du même point, d'après le capitaine Violland, est de 13°56′96″,8.

Les longitudes seules présentent une différence de 4 minutes provenant comme précédemment des différences des longitudes admises comme points de départ.

De Maingindrano à Anosiboangy la triangulation était faite par MM. les lieutenants Tixier et Rousseau de juillet à décembre.

La longueur de la chaîne ainsi mesurée atteint 585 kilomètres.

De la chaîne centrale à la côte ouest MM. les capitaines Jung et Benezech, de l'infanterie de marine, établissaient un premier réseau de triangles étendu en largeur pour couvrir cette région jusqu'alors dénuée de toute triangulation. D'avril à décembre, une bande de 100 kilomètres de large sur 320 kilomètres de long, atteignait ainsi la côte ouest aux environs du cap Kimby; une longitudinale devant rejoindre cette chaîne à celle de Ihosy-Tuléar, était commencée et atteignait Mandabé à 225 kilomètres au sud de l'axe de la chaîne précédente, arrêtée seulement par la saison des pluies.

En même temps, de juillet à octobre, M. le capitaine Mercey, de l'artillerie de marine, reliait la chaîne centrale à la côte est par un réseau de triangles aboutissant à Mananjary.

Une mission hydrographique avait dès 1899 repris avec l'aviso *la Rance* l'exploration de la côte ouest, d'abord par le relèvement de la baie d'Ampasindava, puis de la baie de Baly au cap Saint-André et à Nosi-Valavao. En 1900, ce travail fut continué et quelques notes sur les récifs qui pullulent dans toute cette région ont déjà été fournies.

Le R. P. Colin, continuant sur la côte est la détermination astronomique des points, put déterminer en 1899 et publier en 1900 les positions de Vatomandry, Marosika et Mahanoro.

La brigade géodésique du nord avait rapporté le levé au 1/100,000e de toute la région Maingindrano-Anosiboangy sur 100 kilomètres de large en moyenne et 300 kilomètres de long, travail dû au lieutenant Rousseau.

Un levé au 1/50,000e des environs de Tananarive et des levés d'itinéraire ont été entrepris cette même année par le bureau topographique.

Pendant ce temps, les officiers du corps d'occupation envoyaient des travaux sur les régions par eux traversées. Entre autres, les levés de MM. le capitaine Condamy, lieutenants Eferrière et Raudot donnaient ainsi toute la région du Manambolo; ceux du lieutenant Colombat, le cercle de Fort-Dauphin, ceux du sous-lieutenant Boissy, région de Mevatanana, et du lieutenant Jeannot, district d'Andévorante, n'étaient pas moins remarquables.

Plusieurs ingénieurs et prospecteurs fournissaient aussi leur appoint à la carte; on peut citer MM. Meurs, Boussand et Murchison, dont le dernier donnait, en 1900, la région minière de l'Ampoasary.

Le programme de la géodésie de 1901 comprend dans l'ensemble une chaîne longitudinale parallèle à la chaîne centrale allant de Majunga au cap Sainte-Marie avec rattachements à la côte par des transversales. Il ne restera plus, dès lors, qu'à remplir les intervalles très réduits entre les diverses chaînes pour que le réseau de triangles couvre tout Madagascar.

Les travaux topographiques, continuant d'ailleurs à s'étendre, on pourra considérer, dès la fin de 1901, la connaissance générale de l'île comme complète.

Dès maintenant, les travaux exécutés offrent du moins une base solide pour toutes les études de détail.

CARTOGRAPHIE

Avant 1898, le service géographique du corps d'occupation n'avait pu donner comme cartes que des réductions ou des agrandissements des cartes anciennes légèrement modifiées.

En 1897, on adopta un mode de représentation de l'île. On choisit le système de projection du colonel Bonne et l'on prit pour axes le méridien de 50° Est et le parallèle de 21° Sud, qui se croisent à peu près au centre de l'île.

Dès lors, on put, en 1899, en s'appuyant sur les travaux de géodésie de 1898, commencer l'exécution d'une nouvelle carte à grande échelle.

Carte au 1/500,000e. — On a ainsi entrepris la carte au 1/500,000e en 26 feuilles; commencé en janvier 1899, le tirage en était terminé en mars 1900, et cette carte put paraître à l'Exposition; cette échelle cependant était un peu trop grande au début, vu l'état d'avancement de la connaissance de l'île et l'on dut se contenter d'établir une assez grande partie de la carte d'après des itinéraires très anciens ou de simples renseignements; une réfection de cette carte, possible depuis les derniers travaux de géodésie et de topographie, est en cours d'exécution.

Carte au 1/100,000e. — Une carte au 1/100,000e avait été de même faite en 1899-1900, elle comprenait : 1° le quadrilatère Manerinerina, Betafo, Vohambohitra, Tsinjoarivo; 2° les levés de 1897. En dehors des régions parcourues par le R. P. Roblet au centre, par les brigades à l'est, il restait des blancs impossibles à remplir à l'époque; le figuré du terrain serait aussi à rectifier.

Ces deux cartes ont paru à l'Exposition universelle de 1900.

Carte au 1/1,000,000e. — Il était donc bon de donner une carte d'ensemble faisant moins grande part à l'habileté du dessinateur. Ce fut le travail de 1900. Une carte au 1/1,000,000e en 5 couleurs et en 6 feuilles fut décidée. Elle résume tous les travaux effectués jusque vers la fin de l'année 1900; le tirage en a été terminé cette année même.

Carte au 1/2,500,000e. — Pour permettre de tenir à jour les modifications survenues dans les divisions administratives, les voies de communication, etc., une première carte d'ensemble au 1/2,500,000e avait d'ailleurs été faite en novembre 1899; l'édition épuisée fut revue et remplacée par une carte à la même échelle en juillet 1900.

Au début, le concours du Service géographique de l'armée avait été demandé pour le tirage des cartes au 1/100,000e. Depuis 1900, le bureau topographique du corps d'occupation a pu trouver sur place les dessinateurs, graveurs et lithographes. En utilisant les aptitudes des indigènes dirigés par un personnel européen, il lui a été possible d'assurer par lui-même l'exécution de tous ces travaux. En particulier toutes les minutes des cartes précitées ont été dessinées par l'adjudant Cabanes et le sergent-major Gros. Il a pu aussi éditer pour les divers services de la colonie, en plus des cartes proprement dites, une série déjà considérable de documents. On peut citer dans ce genre les plans des principales villes de l'île (plan de Tananarive au 1/5,000e et au 1/20,000e, plans de Majunga, Tamatave, Arivonimamo, Vatomandry, etc., publiés dans l'*Annuaire* de la colonie), les itinéraires de Tamatave à Tananarive, de Majunga à Tananarive, etc.

NÉCROLOGIE

DAWSON (GEORGE M.), directeur du « Geological Survey of Canada », né dans la Nouvelle-Écosse en 1849, mort le 2 mars 1901.

Fils de sir John William Dawson qui s'était fait connaître par ses études sur l'histoire naturelle de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, George Dawson suivit à Londres les cours de l'École royale des mines. De retour au Canada, il fut attaché comme botaniste et géologue à la commission de délimitation entre le Canada et l'Alaska et écrivit une monographie sur la géologie de la région qu'il avait visitée.

En 1875 et 1876, le Dr Dawson fit un examen préliminaire du territoire compris entre les chaînes côtières de la Colombie et le fleuve Fraser, en vue de déterminer la meilleure direction à donner au chemin de fer du Pacifique.

En 1878, faisant partie de l'expédition Stanford Flemming qui parcourut le pays qui s'étend du lac Winnipeg au Pacifique, il fit l'exploration et la description complète des îles de la Reine-Charlotte. L'année suivante, il explora tout le pays entre la côte septentrionale de la Colombie (embouchure de la Skeena) et Edmonton (sur la Saskatchewan du nord) en passant par la rivière des Pins et la contrée où coule la rivière de la Paix.

En 1887, Dawson fut envoyé dans le bassin du Youkon, avec MM. W. Ogilvie, R.-C. Macconnell et J. Mac Evoy, pour l'étude de la limite entre le Canada et l'Alaska. Le Dr Dawson fut l'un des membres de la commission d'arbitrage dans l'affaire des pêcheries de Behring.

Nommé directeur adjoint du « Geological Survey of Canada », en 1883, Dawson en était devenu directeur en 1895. Il avait reçu en 1897 la médaille d'or de la *Royal Geographical Society*, de Londres. Nous citerons, parmi ses nombreux ouvrages : ***Descriptive Sketch of the Physical Geography and Geology of the Dominion of Canada*** (avec A. R. C. Selwyn), Montréal, 1884.

G. R.

HACQUART (AUGUSTIN), vicaire apostolique du Sahara et du Soudan, né en 1860 dans la Lorraine annexée, décédé à Ségou en avril 1901.

Reçu licencié ès lettres, le futur missionnaire fut d'abord professeur à Tunis. Il entra ensuite dans la congrégation des Pères blancs, et fut ordonné prêtre en 1884; bientôt commandant des Frères armés de Mgr Lavigerie, il devint plus tard supérieur de la congrégation des Pères blancs.

En 1894, le R. P. Hacquart accompagna M. Bernard d'Attanoux chez les Touareg Azdjer. Il était depuis une année à la tête de la mission de Tombouctou, lorsque, en 1896, le commandant Hourst se l'adjoignit pour son exploration du Niger. Familiarisé avec les mœurs des Touareg, connaissant l'arabe et un grand nombre de langues africaines, le Père Hacquart rendit de très grands services à la mission. Au retour de cette exploration, il fut fait chevalier de la Légion d'honneur. Préconisé évêque le 24 mars 1898, il avait été nommé à ce moment vicaire apostolique du Sahara et du Soudan.

G. R.

SOCIÉTÉS ET CORPS SAVANTS, COURS ET CONFÉRENCES

Europe.

Grèce. — A Athènes, vient de se fonder sous les auspices de M. C. Rados, professeur d'histoire navale, et d'un grand nombre de savants et d'hommes distingués de la Grèce, une Société Hellénique de Géographie. Cette Société devra aider par tous les moyens au développement de la science géographique en Grèce, encourager les travaux de géographie de toutes sortes, instituer et distribuer des prix annuels et enfin entretenir des relations suivies avec les sociétés similaires du monde entier et tous les explorateurs et géographes. Il sera fait, tous les mois, un certain nombre de conférences.

La Société a constitué son comité de direction, et sur la proposition de M. Kokidès, président provisoire, S. A. R. le Diadoque a été nommé, par acclamations, président d'honneur. Nous ne doutons pas que, sous un si haut patronage et avec le concours des hommes éminents qui en font partie, cette société ne prospère rapidement ; nous le lui souhaitons de grand cœur.

Afrique.

Chari. — Le 14 mai, la Société de Géographie de Paris a reçu en séance solennelle, dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne, M. *Gentil*, commissaire du gouvernement au Chari, et le capitaine *Joalland*, de l'artillerie coloniale, chef de la mission de l'Afrique centrale.

On sait déjà quelle a été l'œuvre de M. Gentil dans les territoires du Tchad. Après avoir, dans un premier voyage, de 1895 à 1897, reconnu le cours du Gribingui et du Chari jusqu'au Tchad et conclu un traité de commerce et de protectorat avec le sultan du Baguirmi, il est reparti, en 1899, pour renforcer la mission Bretonnet menacée par Rabah et, après le désastre de celle-ci, la tâche lui incomba de la venger. C'est ce qu'il fit, après avoir opéré sa jonction avec les missions Foureau-Lamy et Joalland-Meynier, en formant avec les troupes des trois missions une colonne d'opération qui fut placée sous les ordres du commandant Lamy. Enfin, les bandes de Rabah ayant été mises en déroute et leur chef tué, il dut, avant de rallier la France, organiser administrativement les territoires nouvellement occupés.

Quant au capitaine Joalland, devenu chef de la mission de l'Afrique centrale après la mort de Voulet et de Chanoine, et accompagné, à partir de ce moment, du lieutenant Meynier, il occupa le Kanem, puis il concourut à la défaite de Rabah à Koussri. La mission Joalland resta encore un mois environ comme auxiliaire des troupes du commandant Reibell, puis elle regagna Zinder où elle arriva le 10 juillet, et, le 11 octobre, elle reprit la route du Soudan.

La Géographie (15 mai) a donné le texte *in extenso* de ces deux conférences; nous y reviendrons ultérieurement.

Prix décernés par la Société de Géographie. 1901.

Grande médaille d'or de la Société à M. Fernand Foureau, pour la mission transsaharienne Foureau-Lamy (1898-1900). (Des médailles d'argent sont accordées aux collaborateurs civils et militaires de la mission.)

Médaille d'or de la Société à M. le commandant Ed. Roulet, pour sa mission du Haut Oubangui au Nil (1898-1900).

Prix Ducros-Aubert (deux médailles d'or) à MM. Ed. Hostains et le capitaine H. d'Ollone, pour leur exploration du Cavally.

Prix Henri Duveyrier (médaille d'or) à M. le Dr A. Cureau, pour ses travaux astronomiques et topographiques du Haut Oubangui (1896-1899).

Prix Conrad Malte-Brun (médaille d'or) à M. le capitaine E. Jobit (de la mission Gendron), pour son exploration au Congo français (1899-1900). (Médailles d'argent à MM. les lieutenants V. Demars et Ch. Lœfler.)

Prix Louise Bourbonnaud (deux médailles d'or) à MM. Alfred Fourneau et Alphonse Fondère, pour leur exploration de l'estuaire du Gabon à la Sangha (1898-1899). (Médaille d'argent à M. le lieutenant Lucien Fourneau.)

Prix Léon Dewez (méd. d'or) à M. le capitaine A.-L. Wœlffel, pour son exploration au Soudan français (1899-1900). (Méd. d'argent au lieutenant G. Mangin.)

Prix Alexandre de la Roquette (médaille d'or) à M. A.-G. Nathorst, pour ses explorations au Spitzberg et au Grönland de 1870 à 1899.

Prix Auguste Logerot (médaillle d'or) au R. P. S. Chevalier, pour l'hydrographie et l'atlas du Haut Yang-tse (1897-1898).

Prix Barbié du Bocage (médaille d'or) à M. le colonel H.-M.-A. Berthaut, pour son Etude historique de la carte de France (1750-1898).

Prix Pierre-Félix Fournier (médaille spéciale et 1300 francs) à M. J. Deniker, pour son ouvrage *Les Races et les Peuples de la Terre.*

Prix Jules Girard (médaille d'or) à M. J. Thoulet, pour ses études océanographiques de 1886 à 1901.

Prix Erhard (méd. d'or) à M. J.-A. Lejeaux, pour ses travaux cartographiques.

Grande médaille d'argent de la Société à M. Louis Raveneau, pour sa *Bibliographie géographique annuelle.*

Grande médaille d'argent de la Société à M. le vicomte B. de Vaulserre, pour son exploration de la boucle du Yang-tse-kiang (1898).

Prix Alphonse de Montherot (grande méd. d'argent) à M. Paul Labbé, pour ses recherches ethnographiques dans la Steppe kirghise et à l'île de Sakhaline.

Prix J. Janssen (grande médaille d'argent) à M. Charles Michel, pour sa collaboration à la mission de Bonchamps (1897-1898).

Prix Alexandre Boutroue (grande médaille d'argent) à M. le Dr F. Weisgerber, pour ses explorations au Maroc (1899-1900).

Prix Charles Grad (grande médaille d'argent) à M. le comte Henri de La Vaulx, pour son voyage en Patagonie (1896-1897).

Prix William Huber (grande médaille d'argent) à M. le professeur M. Lugeon, pour ses travaux de géographie alpine.

Prix Jomard (*Monuments de la Géographie*) à M. E.-W. Dahlgren, pour son volume *Les navigations françaises à la mer du Sud au commencement du XVIIIe siècle.*

REVUE BIBLIOGRAPHIQUE

Europe.

Aus den Hochregionen des Kaukasus (Dans les hautes régions du Caucase), par *Gottfried Uerzbacher*. Leipzig, Duncher et Humblot, 2 vol in-8°, 950 p. et 144 illustr., 2 cartes; 830 p. et 102 illustr., 1 carte. — La littérature alpine et géographique allemande ne possédait jusqu'ici aucun ouvrage notable sur le Caucase. Il fallait recourir à la bibliographie anglaise pour s'initier aux beautés naturelles de cette région, se renseigner sur son régime climatologique et météorologique, son orographie, ses glaciers, sa flore, son ethnologie. Les récits des voyages d'exploration de Gottfried Uerzbacher dans la zone centrale du massif ont désormais comblé cette lacune. Le savant et courageux alpiniste présente de la façon la plus attrayante la physionomie de cette chaîne si imposante dont il a escaladé les pics les plus élevés et les plus ardus. Le touriste et le géographe, l'artiste et le géologue seront également satisfaits par l'heureux amalgame d'utile et d'agréable que présente son journal de marche. Les nombreuses illustrations, photographies et vues d'ensemble, intercalées dans le texte, leur donneront l'illusion du voyage : une carte en trois feuilles, dressée par le Service géographique bavarois, leur permettra d'en reconstituer facilement les étapes. Dans le premier volume, l'auteur décrit d'abord la constitution géologique des hautes régions du Caucase, puis le régime des glaciers et névés, plus étendus qu'on ne le croit généralement, et le système hydrographique si simple de la région; il compare les brèches de franchissement des Alpes à celles de la chaîne caucasique et montre combien l'altitude élevée des cols de cette dernière en rend la traversée difficile. Il initie le lecteur aux mœurs des curieuses tribus qui peuplent les vallées supérieures du Rion, de l'Ingur, du Baksan, etc. Enfin, après avoir rappelé les différentes explorations exécutées avant la sienne dans la région, il entame le récit de son voyage de Batoum à Tchwelieri et décrit minutieusement les périlleuses ascensions qu'il a exécutées dans la partie centrale de la chaîne, entre autres celles du Tetnuld (4,853 m.), de l'Elbrus (5,629 m.), du Dchangatau (5,038 m.), du Kasbek (5,043 m.) et du Gimaraï Chach (4,778 m.). Il redescend sur Tiflis dont il fait une description extrêmement intéressante. Dans le deuxième volume, M. Uerzbacher conduit le lecteur à l'est de la passe de Kasbek, sur les glaciers qui s'étendent entre le Tebulos-Uata (4,504 m.) et le Diklos-Mata (4,189 m.), puis, dans le Daghestan, où il reconnaît le massif du Korosaku (4,091 m.). Ce volume est complété par deux annexes instructives: la première, rédigée par le Dr Ludwig von Ammon, constitue un véritable traité de géologie locale et donne de curieux détails sur quelques minéraux recueillis par M. Uerzbacher; la seconde est un guide pratique à l'usage des excursionnistes qui voudront constater *de visu* les beautés naturelles décrites par l'auteur.

A. B.

Asie.

Histoire des relations de la Chine avec les puissances occidentales (1860-1900). Tome Ier : L'empereur T'oung-Tchi (1860-1875), par M. *Henri Cordier*, professeur à l'École des langues orientales vivantes. Paris, F. Alcan, 1 vol. in-8 (*Bibliothèque d'histoire contemporaine*). — Le titre choisi par M. Cordier renferme une ironie sans doute imprévue, car cette histoire des relations de la Chine avec les puissances occidentales est surtout une histoire de massacres et de représailles. L'auteur expose ces événements si mal connus jusqu'ici, avec un souci scrupuleux de l'exactitude et de la précision; il s'appuie sur les renseignements les plus soigneusement contrôlés, sur les documents authentiques dont il reproduit le texte complet. Il s'abstient d'ailleurs de toute appréciation personnelle, mais n'est-ce pas là la seule méthode qui convienne pour écrire l'histoire contemporaine, soucieuse de recueillir les documents et laissant à l'avenir le soir de formuler des jugements aujourd'hui prématurés.

M. Cordier étudie successivement le rôle des différentes nations en présence. Voici d'abord l'Angleterre, la première en date. Cette nation de marchands impose son commerce à la Chine. Puis vient la France derrière ses missionnaires. Après ces deux protagonistes, la Russie entre sur la scène ou elle prendra bientôt une place si importante. Enfin voici toutes les nations européennes et même les États-Unis et le Japon.

Le récit de la révolte des T'aï Ping nous montre les puissances intervenant dans cette lutte où Gordon commence à illustrer son nom. Les massacres de Tien-Tsin (juin 1870) font revivre des scènes d'horreur qu'on pouvait croire à jamais impossibles et dont cependant nous venons de voir le retour.

Ce premier volume s'arrête en 1874. Le deuxième et dernier, qui paraîtra dans quelques mois, contiendra sans doute un répertoire des noms cités permettant de retrouver aisément les nombreux portraits de personnages de toutes nations dont quelques-uns sont encore vivants et que M. Cordier dessine avec netteté et avec une abondance de détails dont l'exactitude est affirmée par les documents les plus indiscutables.

C. X.

La Chine qui s'ouvre, par *René Pinon et Jean de Marcillac*. Paris, Perrin, 1900, 4e édit., 1 vol. in-16, 306 pages, avec cartes. —C'est bien malgré elle que la Chine, depuis des siècles isolée et enfermée dans ses traditions, se laisse envahir par la civilisation des « barbares d'Occident ». Elle s'ouvre néanmoins à la pénétration économique des peuples d'une civilisation plus avancée que la sienne, et « comme la coquille qui a laissé glisser la pointe d'une lame entre ses valves entre-bâillées, la Chine aujourd'hui ne saurait plus se refermer ».

MM. René Pinon et Jean de Marcillac ont très heureusement retracé, dans une série d'articles réunis ensuite en volume, les phases les plus caractéristiques de ce mouvement de pénétration qui est en train de transfigurer le monde chinois. « Pour cette gigantesque opération, disent ces auteurs, plusieurs États européens, américains ou asiatiques sont en concurrence. » Ils se demandent qui exploitera la Chine, et ils examinent successivement l'attitude et les

actes de chacune des grandes puissances en Extrême-Orient. Chacune d'elles a cherché quelle part elle pourrait se tailler dans la riche dépouille de ce nouvel « homme-malade », et l'attention du monde entier s'est à ce point tournée vers le Céleste Empire que la question chinoise a pris bientôt l'une des premières places dans la politique générale.

Pour nous, Français, le nœud de la question d'Extrême-Orient est sur le Yang-tse, au Se-tchouen, où les Anglais cherchent aussi à pénétrer, et dont ils voudraient faire, comme une autre Égypte, une dépendance de l'empire britannique. C'est de ce côté que nous devons porter tous nos efforts. Nous devons continuer à défendre l'intégrité de la Chine, seul moyen de prévenir l'explosion belliqueuse des convoitises rivales, mais nous voulons aussi « la porte ouverte » en Chine, et, pour notre propre compte, nous pouvons répéter ces paroles de bon sens d'un homme d'État anglais, M. Brodrick, qui ne s'est pas laissé abuser par les exagérations de l'impérialisme : « Nous ne voulons pas perdre notre énergie en luttes stériles avec d'autres puissances qui poursuivent la même grande œuvre que nous. »

G. R.

En Chine, par M. *Gaston Donnet* (*Le Temps*, 15 mai 1901). — L'envoyé spécial du *Temps* donne un tableau de toutes les lignes de chemin de fer actuellement exploitées en Chine, et de toutes celles concédées depuis 1897 à des étrangers et qui sont soit en construction, soit à l'état de projet.

Mission Pavie. Indo-Chine (1879-1895). Géographie et voyages. — I. Exposé des travaux de la mission (Introduction, première et deuxième périodes, 1879-1889), par *Auguste Pavie.* Paris, Ernest Leroux, 1901, 1 vol. in-4°, 332 pages, 18 cartes, 140 illustrations. — L'ensemble des missions que M. Pavie a remplies au Cambodge a été divisé par lui en quatre périodes; ce nouveau volume contient l'exposé des deux premières, l'une de 1879 à 1885, l'autre de 1885 à 1889.

C'est la pose d'une ligne télégraphique entre Saïgon et Bangkok qui a amené M. Pavie à faire ses premières explorations en Indo-Chine. En 1880 et 1881, il se rendit à Pnom-Penh, au golfe de Siam, puis à Stung-Treng sur le Mékong, en passant par Angkor. De 1881 à 1882, il alla reconnaître les routes de l'ouest du Cambodge pour jalonner le trajet de la ligne de Pnom-Penh à Battambang. En 1883, il dirigea la construction de la ligne de Pnom-Penh à Bangkok et, en 1884, il explora la région, encore vierge, située entre Bangkok, la frontière de Cochinchine et la mer. Il reconnut aussi, en 1884, avec MM. Launey et Combaluzier, le terrain d'établissement d'une nouvelle ligne entre Pnom-Penh et Sambor, et de Kompong-Thom à la frontière de la Cochinchine. En 1885, il accompagna différentes colonnes militaires dans le Cambodge. Chacun des itinéraires de M. Pavie est exposé en détail et la description en est accompagnée de cartes très complètes.

La deuxième période des missions de M. Pavie comprend ses premiers voyages au Laos, ses premiers passages du Mékong vers le Tonkin et l'Annam, et le commencement des explorations méthodiques des régions laotiennes avec ses divers collaborateurs, jusqu'à son départ pour la France le 13 mai 1899.

L'ensemble de l'étude géographique présente, pour cette période, un développement d'environ 11,000 kilomètres d'itinéraires dont plus de 5,000 de levés nouveaux. Les territoires dont elle complète la reconnaissance sont situés exactement au nord de ceux qui ont été examinés dans la précédente période. Nous trouvons, dans cette seconde partie du volume, la même abondance de documents géographiques que dans la première.

Les principautés de Xieng-Maï, Nan, Luang-Prabang, les régions des Sipsong-Chau-Thaïs, des Houa-Panh, du Traninh et du Kammou, avaient été visitées, explorées; des cours d'eau comme la Rivière Noire, le Nam-Ngoua, le Song-Ka, le Nam-Hin-Boun, avaient été reconnus; des documents précieux, chroniques, annales, codes, avaient été découverts et traduits. Les ressources et les besoins des principales parties du Laos avaient été étudiés; des routes avaient été ouvertes et parcourues entre Luang-Prabang et le Tonkin. Ces importants résultats avaient été obtenus grâce à l'habileté et à l'esprit de suite avec lesquels la mission avait été conduite par son chef et ils allaient être encore complétés par les nouvelles campagnes entreprises depuis par M. Pavie.

G. R.

Afrique.

Les territoires africains et les conventions franco-anglaises, par *E. Rouard de Card,* professeur de droit civil à l'Université de Toulouse. Paris, A. Pedone, 1901, 1 vol. in-8°, 242 pages, 7 cartes (*Bibliothèque internationale et diplomatique,* XXXVIII). — M. Rouard de Card, dont on connait les précédents travaux se rattachant aux questions africaines [1], a fait ici un historique des relations diplomatiques engagées entre la France et l'Angleterre à l'occasion de leurs possessions respectives ou de leurs prétentions en Afrique.

Dès l'époque de l'expédition d'Alger, en 1830, ce fut toujours avec jalousie et inquiétude que l'Angleterre suivit nos tentatives d'établissement en Afrique, et elle chercha tous les moyens de les entraver. Cependant, elle a toujours fini par se résoudre à accepter des solutions amiables, grâce aux sacrifices que nos gouvernements ont cru devoir faire.

L'auteur a étudié ces actes diplomatiques, qui sont principalement des conventions de cession et de délimitation, non pas dans leur ensemble, mais en groupant géographiquement les clauses qui concernent telle ou telle possession, telle ou telle zone d'influence.

Les arrangements diplomatiques ont eu pour conséquence, sauf en ce qui concerne la côte Somali, d'assurer des communications directes entre nos diverses possessions d'Afrique; mais on peut voir que nous n'avons obtenu ce résultat qu'au prix de nombreuses et graves concessions.

G. R.

Journal d'un voyage dans la province d'Alger, par *Henri Duveyrier.* Paris, A. Challamel, 1900, 1 vol. in-8°, 84 pages, avec figures, 1 portrait et 2 cartes.

1. *Les traités de protectorat conclus par la France en Afrique,* 1870-1895, Paris, 1897; — *Les traités entre la France et le Maroc,* Paris, 1898; — *Les possessions françaises de la côte orientale d'Afrique,* Paris, 1899.

— Ces notes, rapportées par Henri Duveyrier d'un premier voyage qui, en février, mars et avril 1857, le conduisit jusqu'à Laghouat seulement, ne peuvent nous laisser indifférents, bien qu'elles ne retracent que le souvenir d'une tentative juvénile. On y voit déjà se dessiner, très nettes, les premières empreintes des traits qui distinguèrent le grand explorateur du Sahara. M. Charles Maunoir, qui était uni à Henri Duveyrier par des liens d'une solide amitié, a été heureusement inspiré en publiant ces essais d'un jeune homme de dix-sept ans qui se lisent avec intérêt et où abondent les observations judicieuses.

Rien n'échappe aux investigations du jeune chercheur, curieux de tout comme pouvait l'être à cet âge un esprit aussi bien doué. Il étudie la géographie, l'histoire, les langues, les mœurs des populations et ne néglige aucune occasion de s'instruire. A Laghouat, il fait connaissance d'un targui, et il dresse avec lui un petit vocabulaire targui-azr'eur. Ailleurs, il apprend l'arrivée d'un nègre de Tombouctou, et il ne peut résister à la tentation de faire un petit vocabulaire de sa langue. Partout où Duveyrier trouve des inscriptions romaines, il les relève. Il recueille des coléoptères, des plantes; il remarque que si le nombre des espèces naturelles, principalement des plantes, est assez restreint en général dans l'Algérie, par contre le nombre des individus est plus considérable qu'en Europe comparativement.

En somme, cette courte excursion avait été pour Duveyrier un apprentissage fructueux. Revenu à Paris, il se remit à l'étude afin d'acquérir toutes les connaissances qui lui manquaient lors de son premier départ, et, deux ans plus tard, en 1859, il entreprit ce magnifique voyage qui le plaça d'emblée au rang des plus célèbres explorateurs de l'Afrique du Nord.

G. R.

Elisée Reclus. **Géographie universelle. — L'Afrique australe.** Cette description mise à jour entièrement par *Onésime Reclus*, comprend 25 cartes en noir et 3 cartes en couleurs, avec une annexe de *bibliographie* par *Henri Froidevaux* et un *Index alphabétique*. Paris, Hachette, 1 vol. in-8, 358 pages. — Depuis l'année 1888, où fut publié le tome X de la *Nouvelle Géographie universelle* d'Elisée Reclus, de nombreux documents étaient venus s'ajouter à la moisson déjà si riche de renseignements précis et plus récents sur tout ce qui concernait l'Afrique australe. M. Onésime Reclus a repris cette question avec toute la science d'un géographe éprouvé et le talent d'un littérateur d'un mérite très particulier. Il présente un tableau complet des colonies du Cap et de Natal, des Républiques de l'Orange et du Transvaal, des pays de protectorat anglais, de la Rhodesia, et des territoires allemands du sud-est et du sud-ouest de l'Afrique. Il décrit les produits du sol, les hommes, leur activité, et aussi cette fièvre « de l'or qui a fait la richesse soudaine du Transvaal et amené sa ruine politique ». Il y ajoute un résumé de la guerre des Boers.

« On ne sait jamais, dit-il, à quoi l'on s'engage... Si l'Angleterre avait su de quel prix elle payerait la destruction des deux républiques des Hollandais austraux ; si elle avait pu mettre en regard l'envoi en Afrique de 240,000 hommes, soit neuf fois ce qu'elle déploya sur le champ de bataille de Waterloo ;

si elle avait eu la prescience de tant de défaites ; si quelque devin lui avait prédit son honneur souillé et la perte de foi qu'avait l'univers, non dans la générosité, mais dans la raison pratique des peuples anglais, et les trois milliards, certainement plus, jetés dans ce gouffre, sans doute elle eût hésité... Que la guerre soit finie, nul n'en doute; quand finira la guerilla, nul ne le sait. »

C'est donc le théâtre de ce drame le plus passionnant de l'époque actuelle, dont la description intéressante nous est offerte par un écrivain doublé d'un homme de science, auquel nous reprocherons peut-être trop de souci de la recherche et de la forme typographiques; les lecteurs studieux eussent été plus à leur aise avec moins de luxe et d'élégance. Cette critique n'atteint pas le fond ; elle s'arrête à l'épiderme d'un livre qui instruit et fait penser.

G. N.

Océanie.

Voyage autour du monde. La Nouvelle-Calédonie (côte orientale), par *Jules Garnier*. Nouvelle édition illustrée, Paris, Plon, 1901, 1 vol. in-16, 383 pages (avec carte). — Il y a trente-sept ans, *longum ævi spatium*, que M. Garnier parcourait la Nouvelle-Calédonie et qu'il y allait reconnaître quelques-unes de ces mines de nickel qui ont tant contribué à sa prospérité. A son retour, il avait publié cette relation de voyage qu'il réimprime aujourd'hui et qui eut alors un très vif succès parce qu'on y sentait la sincérité et la simplicité, qualités qui manquent souvent à ceux qui reviennent de si loin. Puis, la Nouvelle-Calédonie était alors pour nous un pays neuf; nous nous intéressions à ces peuples dont il avait su nous peindre les mœurs étranges, les cérémonies bizarres, les costumes fantastiques. Vus par Cook et par La Pérouse, il semblait qu'on dût retrouver chez eux quelques renseignements sur le mystère qui entoura pendant si longtemps la fin de l'expédition de nos malheureux compatriotes dont M. Jules Garnier a d'ailleurs retrouvé quelques faibles traces. Beau pays, très riche en produits miniers, il aurait déjà pu devenir une prospère colonie, si l'on ne s'était avisé d'en faire un lieu de déportation. C'est cette lèpre que s'efforce aujourd'hui d'extirper son gouverneur, M. Feillet, qui a su y attirer l'émigration libre dont il attend, dont nous espérons tous, les plus heureux résultats à brève échéance. Il a su décider le gouvernement métropolitain à aider cette colonie à créer des chemins de fer et à mettre son port à la hauteur des nécessités actuelles. On entrevoit l'ère de la prospérité après une si longue lutte contre le malheur, la révolte des naturels, les exigences et l'inutilité des transportés. Dans un chapitre qu'il a ajouté à son récit primitif, M. J. Garnier nous peint l'état actuel de la colonie et nous ne pouvons que nous associer à ses conclusions. Le présent est garant de l'avenir.

G. M.

L'éditeur-gérant : CH. DELAGRAVE.

TABLE DES MATIÈRES

DU TOME QUARANTE-HUITIÈME

JANVIER — JUIN 1901

Livraison de Janvier.

Pages.

Du dix-neuvième siècle au vingtième siècle 1
Une société allemande de géographie. La Société de géographie de Cologne; son organisation (1886-1900), par M. L. Drapeyron 10
La Géorgie à l'Exposition universelle de Paris (1900), par M. A. Khakhanoff.. 19
Le Mouvement géographique, par M. G. Regelsperger 23
Le début de l'Impérialisme britannique, par M. A. Zimmermann 34
Les chemins de fer asiatiques, par M. P. Barré 42
Le livre d'or de la géographie. Essai de biographie géographique (*suite*), par M. P. Lemosof 51
Réception de la Mission saharienne (Foureau-Lamy) par la Société de Géographie à la Sorbonne (5 décembre 1900) 59
Correspondance et comptes rendus critiques des Sociétés de géographie et des publications récentes 68
Nouvelles géographiques 79

CARTES

Mission saharienne Foureau-Lamy (1898-1900).

Livraison de Février.

M. Ludovic Drapeyron, par M. Levasseur 81
Obsèques de M. Ludovic Drapeyron 83
Thira (Santorin), par Mme de Harrasowsky 89
L'action plutonique en Orient (*suite*), par M. M.-F. Xénopol 95
Le renne et le Lapon, par M. V. Gaudard de Vinci 104
Le Mouvement géographique, par M. G. Regelsperger 114
La Limnologie. Etudes nouvelles sur les lacs français, par M. J. Corcelle 125
Les chemins de fer asiatiques (*suite et fin*), par M. P. Barré 131
Le livre d'or de la géographie. Essai de biographie géographique (*suite*), par M. P. Lemosof 138
Correspondance et comptes rendus critiques des Sociétés de géographie et des publications récentes 148
Nouvelles géographiques 158

Livraison de Mars.

Ludovic Drapeyron, par M. G. Regelsperger 161
La navigabilité du fleuve Bleu, par M. C.-E. Bonin 170
La Sibérie et le grand Transsibérien, par M. Léon Vallée 181
La question du French Shore, par M. M. Charpentier 201
Les chemins de fer océaniens, par M. P. Barré 211
Le livre d'or de la géographie. Essai de biographie géographique (*suite*), par M. P. Lemosof 218
Le Mouvement géographique, par M. G. Regelsperger 223

Pages.
Nécrologie : Le professeur Matteo Fiorini, par M. Gabriel Marcel 237
Correspondance et comptes rendus critiques des Sociétés de géographie et des publications récentes 238

CARTES

Empire russe; tracé du chemin de fer transsibérien (en couleurs et hors texte). — Carte de Terre-Neuve.
Portrait de M. Ludovic Drapeyron (en héliotypie).

Livraison d'Avril.

L'expansion européenne à la fin du XIXe siècle, par M. F. Brugière 241
Dans le nord du Soudan français (16 grav.), par M. Pierre Dornin 254
Les territoires militaires du Tonkin, par Mme Isabelle Massieu 283
Chez les Tatars; de Derbent à Elisabethpol. Souvenirs d'une mission (10 grav.), par M. le baron de Baye 300
Promenades en Extrême-Orient (1895-1898) par le commandant de Pimodan, par M. Des Rayaud 316
Le Mouvement géographique, par M. G. Regelsperger 330
Sociétés et corps savants, cours et conférences 335
Revue bibliographique 336

CARTES

L'expansion européenne pendant le XIXe siècle (en couleurs et hors texte).
Carte du Sénégal et du haut Niger.

Livraison de Mai.

Les colonies françaises à l'Exposition universelle de 1900, par X 337
Dans le nord du Soudan français (*fin*) (16 grav.), par M. Pierre Dornin 345
Chez les Tatars; de Derbent à Elisabethpol. Souvenirs d'une mission (*fin*) (21 grav.), par M. le baron de Baye 370
La ramie, son aire de végétation et son industrie, par M. Ch. Rivière 397
Le Mouvement géographique, par M. G. Regelsperger 408
Sociétés et corps savants, cours et conférences 422
Revue bibliographique 426

CARTE

Afrique occidentale française (en couleurs et hors texte).

Livraison de Juin.

L'expansion européenne à la fin du XIXe siècle (*suite*), par M. F. Brugière 433
La conquête du Touat et le Maroc, par M. le général L. Cuny 451
L'expédition du duc des Abruzzes au pôle Nord, en 1899-1900, par M. G. N... 463
L'Emyrne industrielle, agricole et commerciale, par M. G. François 471
Le Mouvement géographique, par M. G. Regelsperger 485
La mission Lenfant, par M. G. Marcel 500
L'exposition du baron de Baye 504
Une nouvelle carte météorologique de l'Atlantique nord, par M. P. Camena d'Almeida 505
Aperçu général sur les travaux exécutés à Madagascar, d'après les documents officiels 508
Nécrologie : Dawson, le P. Hacquart 514
Sociétés et corps savants, cours et conférences 515
Revue bibliographique 517

CARTES

Madagascar physique et économique; itinéraire de Tananarive à Tamatave (en couleurs et hors texte).
Carte du pôle Nord. — Carte de l'archipel François-Joseph.

5900. — L.-Imprimeries réunies, B, rue Saint-Benoît, 7. — MOTTEROZ, directeur.